Cartografía de la ciudad capitalista

Transformación urbana y conflicto social en el Estado español

Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala (coord.)



Cartografía de la ciudad capitalista

Transformación urbana y conflicto social en el Estado Español

Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala (coord.)

traficantes de sueños

Traficantes de Sueños no es una casa editorial, ni siquiera una editorial independiente que contempla la publicación de una colección variable de textos críticos. Es, por el contrario, un proyecto, en el sentido estricto de «apuesta», que se dirige a cartografiar las líneas constituyentes de otras formas de vida. La construcción teórica y práctica de la caja de herramientas que, con palabras propias, puede componer el ciclo de luchas de las próximas décadas.

Sin complacencias con la arcaica sacralidad del libro, sin concesiones con el narcisismo literario, sin lealtad alguna a los usurpadores del saber, TdS adopta sin ambages la libertad de acceso al conocimiento. Queda, por tanto, permitida y abierta la reproducción total o parcial de los textos publicados, en cualquier formato imaginable, salvo por explícita voluntad del autor o de la autora y sólo en el caso de las ediciones con ánimo de lucro.

Omnia sunt communia!

Primera edición: Septiembre de 2016
Título:
Cartografía de la ciudad capitalista.
Transformación urbana y conflicto social en el Estado Español
Coordinación:
Juan Rodríguez Medela, Óscar Salguero Montaño y Ariana Sánchez Cota
(Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala)
Autores:
Alzamora Domínguez, Miguel Á.; Ávila Cantos, Débora; Cócola Gant, Agustín; Díaz Parra, Ibán; García García, Sergio; García Dorado, Beatriz; García Pérez, Eva; Garrón Rincón, Lorena; Gómez Bernal, Vanessa; González Márquez, Miguel; Left Hand Rotation; Martínez Novo, Rodrigo; Mato Ortega, José M.; Morell i Tipper, Marc; Muñoz Carrera, Óscar; Ortega Botella, Diego; Parajuá Navarrete, Daniel; Pedreño Cánovas, Andrés; Ramírez Melgarejo, Antonio J.; Rodríguez Medela, Juan; Salguero Montaño, Óscar; Sánchez Cerpa, Rosa de Lima.
Ilustración y diseño de cubierta:
Rosa Tortosa [rosatortosasanchez@gmail.com]
Edición:
Traficantes de Sueños
C/ Embajadores 35, local 6. C.P. 28012 Madrid.
Tlf: 915320928. [e-mail: editorial@traficantes.net]

ISBN 13: 978-84-945978-0-0
Depósito legal: M-36564-2016

Cartografía de la ciudad capitalista

Transformación urbana y conflicto social en el Estado Español

Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala (coord.)

traficantes de sueños

Índice

Introducción

Asociación Gaditana de Antropología, Ibán Díaz Parra y Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala

Sobre la pertinencia de un mapeo estatal del desastre

En el último lustro, algunos de los autores y autoras que presentamos este trabajo nos hemos ido encontrando en caminos entrecruzados. En unas ocasiones, el encuentro ha tenido lugar en el anonimato de la lectura y el estudio de sus escritos; y en otras, ha sido el fruto de espacios compartidos, de reflexión, políticos y también vitales.

Lo cierto es que en este tiempo, hemos podido ver cómo distinta gente estamos trabajando lo urbano desde diferentes puntos de la geografía del Estado, coincidiendo en procesos de análisis o formas de hacer y/o llegando a conclusiones muy similares. Este eje vertebrador ha sido un modelo de ciudad auspiciado bajo las lógicas del capitalismo actual y de la democracia parlamentaria representativa; un modelo que no es exclusivo de una ciudad en particular, sino que se reproduce a través de las mismas planificaciones, intervenciones y pretensiones en distintas ciudades del mundo insertas en este sistema.

Es por ello que consideramos este libro como una oportunidad para visibilizar, todavía más si cabe, el complicado y destructivo engranaje en el que están insertas nuestras ciudades y que de una forma u otra tratamos de habitar. Pretendemos que su lectura sirva para ser más conscientes de cómo se gestionan, conocer las circunstancias y las dinámicas ejercidas y, así, poder ser más eficaces en nuestras intervenciones para transformar una determinada realidad.

A su vez, con esta publicación también queremos contribuir a continuar generando memorias colectivas sobre los procesos que estamos viviendo: tanto de los conflictos que generan determinadas intervenciones urbanísticas, en particular, y de la propia forma de proyectar la ciudad capitalista actual, en general; como de las procesos organizativos de resistencia y generación de otras realidades posibles.

Pero ¿por qué apostar por un proceso de creación colectiva? Las razones son múltiples. Porque cada cual ha profundizado sobre alguna localidad específica y sobre distintos elementos que englobamos dentro de la ciudad capitalista; porque partimos de bases diferentes y, aún así, obtenemos resultados similares, sirviendo las diferencias para enriquecer el proceso y para incluir diversas formas en las que se materializan los procesos urbanos; porque trabajando conjuntamente se establecen redes de colaboración y apoyo mutuo, se crea comunidad; y porque la suma de las redes que cada cual ha ido construyendo a lo largo de estos años puede servir para que este proyecto colectivo llegue a más gente y se convierta así en una herramienta para la reflexión crítica y la acción política.

Finalmente, y antes de ubicarnos en el contexto en el que se desarrolla el libro, consideramos oportuno hacer una breve referencia a la metodología que impregna este tipo de trabajos. Estamos hablando de la potencialidad transformadora que tiene lo que denominamos como Investigación Autónoma[1] y que entendemos como un proceso autónomo, tanto a nivel técnico como económico y político, gestionado bajo el principio de horizontalidad en el trabajo y la toma de decisiones, flexible y adaptable a unas realidades dinámicas, cambiantes, que reconoce su subjetividad pero que aplica rigurosos procedimientos, y que combina la racionalidad con la emocionalidad a la hora de buscar el sentido y la aplicación del conocimiento, de una forma cíclica en la que la teoría y la práctica están en constante retroalimentación.

Pero ¿por qué la Investigación Autónoma? ¿Qué nos puede llevar a optar por esta fórmula de conocimiento? Las razones no son solamente técnicas, sino también políticas: suponen posicionarse en la vida y decidir si queremos implicarnos en la transformación de las realidades sociales que consideramos injustas.

[1] La Investigación Autónoma es un concepto acuñado por el G.E.A. La Corrala («La potencialidad de la Investigación Autónoma», en Antonio Collados (ed.), *Modos de trabajo artístico en contexto: itinerarios y estrategias*, Granada, TRN-Laboratorio artístico transfronterizo y Editorial Cien Gramos, 2014), al que no necesariamente tienen que adherirse el resto de autores y autoras de este libro, si bien sí encontramos en mayor o menor medida puntos comunes y afinidades entre las formas de hacer y entender de unos y otras y las nuestras. Fruto de tales coincidencias, hemos podido desarrollar colectivamente este libro, cuyo propio proceso de coordinación, así como sus pretensiones, coinciden con todos y cada uno de los principios básicos de la Investigación Autónoma.

La Investigación Autónoma podemos entenderla como una libre circulación de saberes, en tanto que nosotras tratamos de sacar determinados conocimientos y prácticas de su compartimento académico estanco y compartirlas con los colectivos sociales; a su vez, aprendemos dialógicamente de los movimientos sociales lo que repercute sobre nuestro discurso, acciones y compromisos; de ese intercambio de conocimientos recíprocos, elaboramos monografías y otro tipo de publicaciones para tratar de implicar a más personas a través de la lectura y el debate, amplificar las voces de estos colectivos, dadles visibilidad y, al mismo tiempo, hacer aportaciones a las distintas luchas con las que nos comprometemos o queremos empatizar.

Por ello, consideramos que la Investigación Autónoma tiene un enorme potencial para contribuir a la transformación de las realidades sociales de las que formamos parte; visibiliza situaciones de desigualdad, represión y exclusión que sufren los colectivos sociales, al tiempo que aprende tanto de los discursos, las estrategias y las tácticas del poder institucionalizado como de las resistencias al mismo, con el objeto de compartirlas y clarificar cómo funcionan las cosas y qué se puede hacer frente a estas injusticias de una forma organizada y colectiva.

Y un último elemento fundamental en este acercamiento es el humilde y honesto reconocimiento de que el auténtico motor de transformación social son los colectivos sociales, la gente, que son en suma los sujetos protagonistas de la investigación, siendo ésta en última instancia, tan sólo una herramienta de trabajo más para la acción social y política.

Sobre la ciudad capitalista

¿Ciudad capitalista? ¿Qué tipo de ciudad capitalista?

Desde las ciencias sociales el abordaje quizás más intenso y significativo sobre la ciudad capitalista se ha realizado en un primer momento desde la literatura marxista, bien desde posiciones estructuralistas como la del primer Castells o la de Christian Topalov, para quien la entonces «nueva sociología urbana» tenía como misión romper con los moldes académicos tradicionales de los años setenta para erigirse como un conocimiento científico que estudiara la relación causa-efecto de la problemática urbana y esclareciera los procesos de las luchas populares[2];

[2] Topalov, 1979.

o desde posiciones más heterodoxas, como las de Henri Lefebvre y David Harvey. Unas y otras nos sirven para un primer acercamiento al concepto de ciudad capitalista.

Estructuralmente, la ciudad es una concentración de recursos en el espacio, de excedente y de trabajo. El excedente de trabajo de las sucesivas generaciones se incorpora acumulativamente al suelo, convirtiendo la ciudad en una masa de valores cristalizados, en un capital social general[3]. A esto podríamos añadir concentración de símbolos, conocimiento, prestigio, etc. En este sentido, la ciudad implica un centro y, lógicamente, una periferia, una relación de dominación que permite el flujo de recursos de unos puntos a otros del territorio y un desarrollo desigual del espacio. Esta estructura implica una serie de funciones, en primer lugar, una función rectora, el control del territorio del que se extraen los recursos, implicando dominación y coerción, asociados a la creación de castas militares, religiosas y/o políticas. A su vez, implica históricamente un mercado, un lugar de intercambio de mercancías, cuya existencia es indisociable de la división del trabajo, pero que implica una relación espacial más allá de la dominación, la relación de intercambio.

La ciudad propiamente capitalista se asocia al surgimiento del capitalismo industrial. La ciudad industrial se convierte predominantemente en un soporte de la producción de mercancías manufacturadas y también acoge gran parte de los conflictos sociales del capitalismo industrial: luchas por las condiciones de trabajo, huelgas, sabotajes. Fuera de esto, la ciudad construida es un capital social que opera fundamentalmente dentro del ámbito de la reproducción. En este ámbito, la disputa por los medios de reproducción colectiva supone un núcleo de conflicto que da origen a los movimientos sociales urbanos.[4] Por otro lado, en la ciudad industrial se produce el surgimiento del urbanismo moderno, iniciado con la reforma de París en el meridiano del siglo XIX y, en general, con los ensanches burgueses de las grandes ciudades europeas. Desde Haussmann a la renovación urbana del siglo XX, la ciudad se ha ordenado de acuerdo a los intereses del poder económico y político. Así, Lefebvre[5], desde su obra más conocida, *El derecho a la ciudad*, concebía el urbanismo como una ideología al servicio del poder y una herramienta de control de la población. El espacio urbano es instrumento fundamental del Estado, así como posibilidad de subversión contra el mismo. Desde este punto de vista,

---

3 Moraes y Dacosta, 2009, p. 114.

4 Castells, 1986 entre otros.

5 Lefebvre, 1987.

el Estado no sería sino un conjunto de aparatos que realizan el interés general de la clase dominante, siendo la planificación una mezcla de conocimiento e ideología al servicio de una estrategia de clase.

La ciudad capitalista, no obstante, ha mutado, y se ha alejado de esa ciudad industrial soporte de mercancías. Durante el siglo XX, y especialmente en su segunda mitad, el gran centro capitalista se ha ido convirtiendo cada vez más en un centro rector y mercado de capitales. Se ha popularizado la idea de la ciudad global[6]: Nueva York, Londres o Tokio como gigantescos centros financieros, grandes centros de decisión que pueden provocar crisis regionales y auges económicos. La otra cara de la ciudad de la información es una ciudad mucho más banal, donde la concentración de recursos y la desposesión de las masas fuerzan un desarrollo caótico e informal en la periferia global. Una situación de injusticia que requiere de un urbanismo policial, cuando no militarizado, para perpetuarse[7].

Harvey[8], siguiendo a Lefebvre, apunta cómo la propia producción de ciudad como soporte de la reproducción de las relaciones sociales, juega un papel fundamental dentro de la circulación de capital. Un circuito secundario, alternativo al circuito productivo, basado en la inversión en el entorno construido y en las transacciones financieras, acaba resultando fundamental para absorber los capitales excedentes y servir de política anticíclica y juega un papel fundamental en las crisis del capitalismo. Fuera del caso de algunos estados norteamericanos, quizás el Estado español sea uno de los mejores ejemplos de suplantación de la producción por un circuito de acumulación basado en la especulación y la deuda. A su vez, como ya insinuaba Lefebvre[9], la ciudad se convierte cada vez más en un objeto de consumo directo. El urbanismo postmoderno, más preocupado por la rehabilitación y por los pequeños proyectos, vuelve a desplazar a la población de los centros urbanos, desencadenando procesos de gentrificación y de museización. La mercantilización de la propia esencia de la ciudad, que implica el recurso del turismo, se extiende y en muchos casos se convierte en el único sentido de la urbanización.

La potestad transformadora urbana continúa siendo uno de los ejes fundamentales de la dominación capitalista, lo que determina la conversión de los dispares productos de dicha transformación –desde un parque tecnológico hasta una zona residencial– en valores de cambio, antes que en valores de

6 Sassen, 1999.

7 Davis, 2003 y 2014.

8 Harvey, 1982.

9 Lefebvre, 2014.

uso. Es entonces cuando emergen los nuevos protagonistas de la planificación racional urbana: empresas y grandes propietarios del suelo, constructoras, promotores y agentes inmobiliarios, entidades financieras y de crédito, pequeños y medianos especuladores, importantes firmas arquitectónicas, técnicos de *marketing* urbano, etc. Encargados todos de dar forma a estos centros de acumulación de capital y de reproducción social, con sus propios modos específicos de ordenación, planificación, gestión y uso del espacio, siempre favorables a la reproducción económica, la libre distribución e intercambio de mercancías y el beneficio privado.

Más allá de la crítica, no debe olvidarse que la praxis corresponde a la política. Según el Harvey más actual, un posicionamiento crítico en los modos de abordar la comprensión de la ciudad capitalista requiere, entre otras cosas, la materialización de una de las principales intenciones de este libro: «Identificar las posibles alianzas de fuerzas que pueden formarse en el seno de los movimientos sociales urbanos o entre los movimientos populares más en general y que podrían sentar una base para avanzar sutilmente en un proceso de planificación que pudiera facilitar el desarrollo de las fuerzas favorables al cambio»[10].

Transformación urbana en la ciudad capitalista

A partir de lo expuesto, podemos afirmar que las formas actuales de transformación urbana están determinadas más que nunca por los factores económicos de un «depredador» sistema capitalista, hasta el punto de que es la propia urbe la que progresivamente revierte en mercancía, como así lo atestiguan, entre otras, la Barcelona olímpica o la Sevilla de la Exposición Universal, las cuales inauguraron en 1992 el que muy pronto sería el modelo único de hacer ciudad dentro y fuera de las demarcaciones territoriales del Estado español, el modelo de ciudad capitalista.

En esta creciente mercantilización de la ciudad, la preeminencia de las lógicas neoliberales exigen, como hemos visto anteriormente, que cualquier intervención urbana sea productiva económicamente, erigiéndose los sectores empresarial y financiero como auténticos protagonistas en la ordenación y gestión del territorio y, en ocasiones, también del orden político y normativo, como quedó patente cuando el multimillonario estadounidense Sheldon Adelson y su empresa Las Vegas Sands exigieron a la Comunidad de Madrid cierta laxitud en la aplicación de la legalidad vigente para la elección

10 Del Olmo y Rendueles, 2007, p. 133.

del municipio de Alcorcón como sede del finalmente frustrado proyecto de Eurovegas, el mayor complejo turístico y de juego de Europa, si hubiese llegado a desarrollarse.

Paralelamente a la mercantilización de la ciudad, se mercantiliza también lo urbano, entendiendo por tal un estilo de vida marcado, entre otras cosas y siguiendo a Manuel Delgado, por la proliferación de redes de relaciones precarias y dispersas por el territorio, de modo que la urbanización no sería sino «ese proceso consistente en integrar crecientemente la movilidad espacial en la vida cotidiana, hasta un punto en que ésta queda vertebrada por aquélla»[11]. Así se contribuye a generar una progresiva extensión del control y la filosofía capitalistas a todos los ámbitos de nuestras vidas (trabajo, cuidados, consumo, organización política, usos y costumbres del espacio público, conocimiento, ocio, hogar, familia, sexo...): la ciudad no es solo centro de producción y/o producto, sino también centro de mando.

Hablar de la transformación urbana actual, por ende, requiere hablar del modelo de ciudad capitalista, el cual, pese a las variaciones y particularidades propias de cada urbe, se reproduce en cada vez mayor número de ciudades, expandiéndose como modelo único en el suelo de las democracias parlamentarias neoliberales.

A partir de este modelo, podemos sintetizar los que podríamos denominar como «pilares de los procesos de transformación urbana»: la habitabilidad, entendida como el conjunto de viviendas y servicios que pretenden hacer habitable un determinado espacio; la movilidad, que comprende a grandes rasgos todo lo relativo a la red viaria de transportes y comunicaciones, y que generalmente va indisolublemente unida al carácter motorizado de los desplazamientos, mayoritariamente privados; y, por último, el espacio público, es decir, las calles, plazas, parques y demás lugares que se encuentran entre las viviendas y los circuitos de movilidad.

Estos tres pilares son, en la práctica urbana y metropolitana, inseparables. El planeamiento urbanístico, por ejemplo, no puede concebir la construcción de nuevas zonas residenciales o la transformación de las ya existentes, sin tener en cuenta la accesibilidad a las mismas y la adecuación del espacio público en sus inmediaciones, caso de las sucesivas luchas vecinales en el barrio burgalés del Gamonal, primero por la avenida Moreno Perlado y más recientemente por la calle Vitoria. Por su parte, las grandes redes viarias, como pueden ser las autovías metropolitanas, a la vez que abren

11 Delgado, 1999, p. 23.

nuevas vías de comunicación, ponen la primera piedra en la urbanización de territorios hasta entonces no urbanizados o rurales, por lo que los planificadores tampoco pueden entender la proyección de grandes infraestructuras urbanas o metropolitanas, sin tener en cuenta el potencial de habitabilidad de la zona. En suma, tres pilares presentes «tanto en los procesos de expansión (crecimiento de la ciudad) como de reforma urbana (renovación de barrios históricos, gentrificación, re-estructuración del territorio urbano) en la ciudad metropolitana»[12].

En cuanto a los tipos y ritmos de transformación actual que alberga el modelo de ciudad capitalista, podemos sintetizarlos en dos grandes fórmulas: una que sucede de manera lenta y progresiva, con pequeñas intervenciones dispersas por la zona a lo largo de décadas, y otra cuyo ritmo es más acelerado e integra un conjunto articulado de intervenciones.

Un ejemplo de la primera fórmula serían los procesos de gentrificación o elitización que proliferan en los centros históricos de las grandes ciudades, casos por ejemplo del Cabanyal en Valencia o de los barrios madrileños de Chueca y Malasaña. Poco a poco se van rehabilitando calles y viviendas, y los habitantes tradicionales de los barrios que no cumplen el estatus económico de un barrio renovado, van siendo expulsados para dejar lugar a nuevas poblaciones con mayor poder adquisitivo. A su vez, las tiendas de uso diario se van quedando sin clientes, ya que el nuevo vecindario suele hacer sus compras en los centros comerciales del extrarradio o en los grandes supermercados del centro de la ciudad, lo que conlleva el progresivo cierre de estas pequeñas tiendas de barrio que dejan su lugar a nuevos establecimientos orientados hacia el turismo o hacia una clientela con diferente poder adquisitivo.

En estos procesos juegan un papel importante las declaraciones institucionales de interés que tratan de poner en valor determinados elementos patrimoniales de la ciudad —desde monumentos concretos hasta barrios y ciudades enteras—, como por ejemplo hizo el reconocimiento de la UNESCO en 1994 del barrio granadino del Albaicín como Patrimonio de la Humanidad, que sería el detonante y la justificación para a partir de entonces poner en marcha un movimiento interno de compra-venta privada de inmuebles y solares auspiciado por las inyecciones de dinero público para fines privados, trayendo consigo el desplazamiento progresivo de una parte significativa de la población del barrio. Estas declaraciones se transforman en subvenciones

12 Rodríguez Medela y Salguero, 2013, p. 192.

y en reclamo turístico para ciudades que no dudan en explotar «su cultura» para un mayor aprovechamiento económico y promocionar a la ciudad en el competitivo mercado internacional de ciudades[13].

En lo relativo a la segunda fórmula, la renovación urbana rápida e integral, ésta suele implementarse a través de la organización de un megaevento internacional[14] ,ya sea de carácter deportivo, como los citados Juegos Olímpicos de Barcelona en 1992 o de unos campeonatos mundiales de alguna disciplina deportiva, caso del Mundial de Brasil de 2014; o de carácter cultural, como la citada Expo'92 de Sevilla o el nombramiento de Madrid Ciudad Europea de la Cultura también en 1992. Estos eventos se convierten en «escaparates» orientados a la atracción de turistas, capital e inversiones... así como en la justificación para el impulso de grandes infraestructuras y megaproyectos arquitectónicos, a veces más o menos útiles y otras con un contenido puramente simbólico. Este tipo de intervenciones persiguen desde la regeneración de sectores productivos obsoletos de la ciudad, hasta la producción de un efecto contagio sobre la iniciativa privada, especialmente sobre el mercado inmobiliario. «A pesar de venderse como panaceas para el impulso económico de la ciudad y sus habitantes, el resultado suele materializarse en grandes inyecciones de dinero público y beneficios fundamentalmente para las empresas privadas»[15].

Ulteriormente, y acorde con el principio general del crecimiento del sistema capitalista en virtud del cual éste «es un sistema que no puede existir sin crecer»[16], la ciudad capitalista necesita continuar creciendo y renovándose, y en ese proceso la urbe tratará de seguir albergando futuros eventos de mayor envergadura capaces de condensar nuevas intervenciones en nombre del desarrollo y el progreso, a pesar de los múltiples cuestionamientos y consecuencias que trae consigo este devastador modelo de ciudad, de lo cual daremos buena cuenta a lo largo de este libro.

Todos estos elementos y formas de transformación de la ciudad capitalista se combinan a la hora de conformar una «marca ciudad» que resalte elementos particulares e identitarios de un determinado lugar[17]. Para ello, dada la importancia

13 Rodríguez Medela y Salguero, 2012, p. 27.

14 Para más información sobre la influencia de los grandes megaeventos en la transformación de las ciudades, véase Harvey, *Espacios del Capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal, 2007.

15 Rodríguez Medela y Salguero, 2013, p. 192.

16 Etxezarreta, 2001, p. 14.

17 Para más información sobre la marca ciudad y especialmente sobre la marca Barcelona, véase Cócola Gant, *El Barrio Gótico de Barcelona. Planificación del Pasado e Imagen de Marca*, Barcelona, 2011.

decisiva de la interpretación del consumidor en un escenario global de comercialización del territorio, a través del marketing urbano se genera una marca ciudad en forma de imagen inducida que trata de construir una interesada identidad territorial y, a su vez, hacer a la ciudad más atractiva, competitiva y prestigiosa en el mercado internacional de ciudades surgido en el seno de la creciente competencia interterritorial.

La capitalidad, la accesibilidad intra e interurbana, la diversidad de bienes de consumo y servicios, la seguridad ciudadana o la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente son sólo algunos ejemplos de potenciales ventajas competitivas; pero es sin duda la cultura el principal valor en alza que funciona como «discurso legitimador y marco de las principales transformaciones urbanas»[18], auspiciadas por la promoción del turismo cultural, hasta el punto de que el propio urbanismo moderno ha impulsado el discurso de recuperación de la ciudad, que «entre sus principales operaciones urbanísticas incluye la revalorización de la ciudad histórica de los siglos XIX y XX»[19]. La clave radica en que al asumir como valor de marca ciudad la cultura de un grupo social determinado, «al ser un recurso intangible no puede ser reproducible por la competencia»[20].

Por otro lado, la marca debe comunicar eficientemente la pretendida identidad de la ciudad y transformarse en un activo altamente estratégico para potenciar, en este caso, los valores culturales. De esta manera, «la identidad cultural se convierte en ventaja competitiva en el mercado internacional de ciudades y las posibilidades que ofrece la puesta en valor de la identidad o identidades culturales son cada vez más amplias y diversas»[21]. Es lo que el antropólogo norteamericano David Graeber denomina como la «retórica del consumo creativo», la cual considera la ideología del nuevo mercado global «un mundo en que cualquier comportamiento humano puede ser clasificado como producción, intercambio o consumo»[22].

18 Rodríguez Medela y Salguero, 2012, p. 26.

19 Sabaté y Tironi, 2008, p. 9.

20 Anholt, 2007, p. 97.

21 Rodríguez Medela y Salguero, 2012, p. 27.

22 Graeber, 2011, p. 111.

Sobre los contenidos de este libro

En este trabajo colectivo están recogidos los estudios de nueve ciudades del Estado español. Las orientaciones de los análisis de estas ciudades se centran por un lado en cuestiones vinculadas a los medios de producción y a la gestión del territorio en relación con estos, como sucede en los casos de Mallorca y Murcia; y por otro, en la reconversión de la ciudad en ciudades turísticas y la potenciación de la marca ciudad, como en las ciudades de Barcelona y Granada. En los estudios de todas estas ciudades, coincide un modelo que se reproduce a través de las mismas planificaciones, intervenciones y pretensiones. Este eje vertebrador ha sido un modelo de ciudad auspiciado bajo las lógicas del capitalismo actual.

En este sentido, el primer capítulo, «La producción de Barcelona como espacio de consumo. Gentrificación, turismo y lucha de clases», de Agustín Cócola Gant, analiza la transformación sufrida por Barcelona en las últimas décadas y viene a ser, en primera instancia, una historia abreviada de la producción del espacio y su conversión en una mercancía de la que obtener plusvalías. Debido a que las plusvalías se obtienen mediante el aumento del precio del valor del suelo y bienes generales de consumo, el texto explica cómo la alianza entre la administración local y las grandes empresas que dirigen todo tipo de políticas urbanas supone un ataque premeditado contra residentes con escasos ingresos. Y, al mismo tiempo, ya que dichas empresas se apropian de las plusvalías que el espacio genera a costa de la destrucción de formas de vida no mediadas por el dinero, el texto sostiene que la venta de la ciudad debe ser entendida, en realidad, como la expresión urbana de la lucha de clases, como una forma de explotación que sobrepasa los límites laborales y llega a todos los ámbitos de la vida cotidiana.

El segundo capítulo «De la bicefalia de la ciudad portuaria a la bicefalia de la ciudad industrial», del antropólogo jerezano Miguel González Márquez, hace un recorrido por la transformación de la ciudad de Tarragona que pasó en poco tiempo de ser una ciudad administrativa conservadora a convertirse en un enclave portuario mediterráneo. El autor visibiliza el contraste físico y social de ambas caras de la ciudad: la turística, con el Casco Antiguo y el frente marítimo como principales escenarios; y la ciudad de los y las trabajadoras, con los barrios de poniente como principal unidad de análisis, una periferia multicultural compleja que contrasta con el discurso oficial del cosmopolitismo, que es parte de una estrategia consistente en la creación de una marca

de ciudad atractiva que eluda los conflictos sociales de la ciudad real para producir una falsa armonía con el fin de convertirlos en escenarios turísticos especialmente reglados bajo el discurso del civismo y la ciudadanía.

En el capítulo tercero nos encontramos con «La ocupación del espacio y el común denominador del trabajo urbano. Apuntes desde Mallorca» del también antropólogo social Marc Morell. De la mano del concepto de «obra» de Henri Lefebvre y de la literatura al uso sobre «bienes comunes», este capítulo ahonda en el carácter productivo de la ciudad, y lo hace considerando la relación que mantienen el trabajo muerto y el trabajo vivo en el proceso de patrimonialización al que desde hace varias décadas se ha visto sometida la Ciutat de Mallorca (conocida habitualmente como Palma). El autor mallorquín mantiene que, al igual que en otros procesos productivos, en el proceso de patrimonialización la reproducción del capital se halla inexorablemente vinculada a la desposesión de bienes comunes previamente laborados. Si bien el foco de atención del capítulo está puesto en la patrimonialización que plantea la industria turística, éste no deja de estar estrechamente vinculado a las dinámicas de gentrificación que el autor ha trabajado en publicaciones anteriores. Marc Morell afirma que sin el reconocimiento de lo que viene a llamar trabajo urbano, un trabajo realizado fuera del ámbito salarial, perdemos la oportunidad de entender la ciudad como una forma más de acumulación de capital y por ende a ignorar la fuente misma de la creación de valor que contiene el espacio urbano.

El capítulo cuarto está dedicado a la ciudad de Valencia, la tercera más poblada del Estado. En el texto «Otra vuelta de tuerca. La bicicleta en Valencia y el renovado capitalismo urbano», el antropólogo Diego Ortega Botella y el sociólogo Rodrigo Martínez Novo evalúan las lógicas prácticas que utiliza el Gobierno municipal a la hora de organizar las conexiones del entramado urbano. Tomando el ejemplo de la reciente implantación de estaciones de bicicletas, se muestra cómo medidas aparentemente tan innovadoras y verdes sirven, paradójicamente, para dar continuidad a los antiguos postulados de la ciudad capitalista: se llevan a cabo con base en una concepción del espacio que sigue priorizando el transporte motorizado y los intereses privados. Con ello no sólo se intensifican las consecuencias socio-ambientales previamente existentes, sino que se desacreditan las críticas que los colectivos *pro-bici* venían haciendo desde concepciones del espacio ancladas en la proximidad y la autonomía. Este modelo de movilidad propuesto desde la ciudadanía contrasta con el urbanismo neoliberal y el paisaje ideológico del transporte, que en su (re)novada implementación busca legitimarse como garante de una organización territorial equitativa.

«Los tiempos de la ciudad de los centros comerciales: capital, trabajo y vida. El caso de la reestructuración territorial de Murcia», de los sociólogos Antonio J. Ramírez Melgarejo, Andrés Pedreño Cánovas y Miguel Ángel Alzamora Domínguez, aborda las transformaciones territoriales, sociales, productivas y laborales generadas por los cambios recientes en el área metropolitana de Murcia, tomando como indicador la implantación de grandes centros comerciales y la creación de un nuevo modelo socioeconómico. Las transformaciones estructurales generadas por las dinámicas de estos centros comerciales inciden en los tiempos de la ciudad, esto es, la organización social del tiempo, desde la doble óptica de los comportamientos socioculturales y de la dimensión productiva. La ciudad de los centros comerciales presenta un modelo urbano regido por el dominio del capital, donde se exacerban las tendencias globales hacia la formación de un precariado urbano, la desregulación, la oligarquización de los usos del espacio y el tiempo y la privatización de la vida. Pero actualmente, como en tantos otros momentos de la historia, el antagonismo social y la tensión entre democratización y oligarquización tienen a la ciudad como espacio privilegiado para el surgimiento de microrresistencias y luchas inmediatas que buscan abrir resquicios que posibiliten la emergencia de otra ciudad, la ciudad de la movilización del trabajo.

«Órdenes urbanos: gobierno neoliberal y desigualdad» es el título del sexto capítulo, en esta ocasión sobre Madrid, a cargo de Débora Ávila, Beatriz García, Sergio García, Eva García, Óscar Muñoz y Daniel Parajuá del Observatorio Metropolitano, quienes indagan en el impacto diferencial de las políticas neoliberales en el centro y en la periferia de la ciudad, así como en la apertura de distintas brechas sociales en torno a la renta, los servicios, los derechos y la forma de gobernar los sujetos y los espacios. Dichas brechas parecieron reducirse durante el periodo de la burbuja a base de hormigón y ladrillo, tapando chapuceramente los huecos por los que se colaba cualquier imagen de desigualdad social y territorial. Pero con el advenimiento de la crisis, la mala calidad de los materiales hace que se reabran las grietas y los fantasmas de aluminosis social. Un espacio central de la ciudad absolutamente mercantilizado, mimado como un distrito *premium*, es convertido en un gigantesco escaparate turístico al tiempo que las periferias madrileñas, objeto de desinversión, se debaten entre la guerra entre pobres y la construcción de comunes.

Los tres capítulos siguientes se localizan en Andalucía. En el séptimo, «Sevilla 1929-1992. La producción de una mercancía», Ibán Díaz esclarece cómo se ha reconfigurado el espacio urbano de forma estratégica, generando un escenario acondicionado para las necesidades de acumulación de capital. Para ello, como podemos ver en el análisis global de este libro, la política urbana

se convierte en un instrumento del capital inmobiliario y financiero. Este caso se centra en la creación de un objeto de consumo no productivo a través del desarrollo y redesarrollo de lo urbano. Frente a la ciudad como soporte para la producción de mercancías o como centro de mando del capital, en relación con su posición subordinada frente a centros de mayor rango, Sevilla habría sido construida a lo largo del siglo XX como una mercancía lugar, un espacio improductivo. Condición que no habría hecho sino reforzarse en el marco del patrón de acumulación neoliberal y los periodos de auge económico asociados al capital rentista-financiero. Tras la crisis, solo quedan las cenizas, mostrando un planteamiento geopolítico no solo esencialmente injusto, sino también estratégicamente desastroso.

El capítulo octavo titulado «Cádiz: un *quiero* y *no puedo* en la conformación de la ciudad neoliberal» viaja hasta el sur del Estado español donde Lorena Garrón, Vanessa Gómez, Rosa Sánchez y José Manuel Mato (Asociación Gaditana de Antropología) analizan cómo los cambios acaecidos en la ciudad en las últimas décadas, caracterizados por la desestructuración industrial, el desempleo masivo, la (re)aparición de grandes bolsas de exclusión social, la explotación de la ciudad hacia un modelo de consumo turístico y la privatización de los espacios públicos, han llevado al surgimiento de grandes conflictos sociales en la población y han puesto en evidencia los fines políticos y económicos de muchas de las transformaciones urbanas. Se sostiene que hay una relación directa entre, por un lado, la desestructuración de la industria y, por otro, las consecuencias que este desmantelamiento tiene para la mayoría de los habitantes de la ciudad en lo que se refiere al auge del modelo de turismo y a la creciente privatización de los espacios públicos. La ciudad de Cádiz intenta de forma incesante incluirse en la competición del mercado de ciudades y en ese nuevo modelo de ciudad neoliberal. Todo ello ha pasado por la construcción de diferentes marcas de la ciudad («Cádiz, la ciudad que sonríe» o «Cádiz 2012: Ciudad Constitucional») basadas en la construcción arquetípica de espacios y en una ciudad escaparate donde se intenta eludir y camuflar los conflictos sociales con una supuesta cohesión cosmética que siga atrayendo visitantes.

En el capítulo noveno, nos encontramos con «Granada(s), un tronco, muchas ramas» de los antropólogos Óscar Salguero Montaño y Juan Rodríguez Medela del Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala. La ciudad de Granada se conoce de diversas maneras que van desde la ciudad universitaria a la turística, pasando por la ciudad lorquiana o la orientalista bajo el influjo de la Alhambra. Todas estas concepciones confluyen en la Granada capitalista, eje central de este texto. Así, en este capítulo se presentan distintas Granadas: por un lado, la Granada oficial, aquella que busca la expansión ilimitada, la renovación constante,

el control social y la fiscalización de los usos del espacio público en aras de posicionar a Granada en el competitivo mercado internacional de ciudades. Por otro lado, se presentan también otras Granadas que surgen en contextos de conflictividad y lucha social, tales como la vivienda, la especulación, la reconversión de barrios, los usos del espacio público, la implantación de grandes infraestructuras, la celebración de megaeventos, la defensa de recursos naturales como el agua, etc.; estas otras Granadas tienen en común el claro rechazo a este modelo de ciudad impuesto, la ciudad capitalista.

Tras la lectura de estos nueve capítulos sobre ciudades del Estado español nos encontramos con el epílogo, «Del plano al mapa», en el que a partir de los distintos elementos en los que profundiza cada capítulo se esboza una panorámica de las coordenadas con las que definimos la ciudad capitalista.

El libro se cierra con una «caja de herramientas» en forma de anexo, realizado por Left Hand Rotation, un colectivo artístico que, entre sus distintos frentes de acción y de creación crítica, realiza intervenciones urbanas con herramientas capaces de cuestionar el actual modelo hegemónico de hacer ciudad y muy especialmente los procesos de gentrificación en los barrios populares de nuestras urbes. Uno de los proyectos que se enmarcan en este frente es el taller *Gentrificación no es nombre de señora*, una propuesta didáctica y para la acción con la que tratan de visibilizar los procesos de transformación urbana y gentrificación (aburguesamiento, elitización, etc.), en virtud de los cuales, las zonas estratégicas de una ciudad aumentan artificialmente su valor, provocando el desplazamiento de la población económicamente vulnerable, para quienes la vivienda deja de ser accesible en el área revalorizada. Todo ello produce urbanalización (consumo de espacios desconflictivizados, estandarización del paisaje, pérdida de identidad espacial, de la memoria barrial y la ruptura del tejido social). Así, se generan espacios excluyentes y de segregación social; espacios colonizados en los cuales se origina un conflicto de ocupación urbano de unas clases sociales frente a otras.

En esta caja de herramientas se incluyen los «Pasatiempos sobre procesos de gentrificación», una forma amena de comprender los procesos de gentrificación a través de sopas de letras, laberintos, jeroglíficos y su popular trabalenguas demográfico en el que la población original de un barrio, normalmente de rentas bajas, es progresivamente sustituida por otra de mayor poder adquisitivo.

Este libro ha sido editado gracias a las decenas de personas que aportaron recursos en un *crowfunding* en la plataforma goteo.org. Quienes apoyaron su financiación con la pre-compra, junto al libro han recibido un USB *disk* con un

montaje de las imágenes del taller *Gentrificación no es un nombre de señora* impartido por el colectivo Left Hand Rotation en las ciudades de Bilbao, Gijón, Valencia, Rotterdam y Sao Paulo. Quienes han adquirido posteriormente el libro también pueden acceder a esta propuesta audiovisual desde la página www.cartografiadelaciudadcapitalista.net que hemos creado especialmente con motivo de la edición de este libro.

Bibliografía

Anholt, Simon (2007), *Competitive identity: the new brand management for nations, cities and regions*, Basingstoke, Palgrave / Macmillan.

Delgado, Manuel (1999), *El animal público*, Madrid, Anagrama.

Etxezarreta, Miren (2001), «Algunos rasgos de la globalización», en R. Fernández Durán y M. Etxezarreta (coords.), *Globalización capitalista. Luchas y resistencias*, Barcelona, Virus, pp. 13-58.

Castells,Manuel (1986), *La Ciudad y las Masas,* Madrid, Alianza

Cócola Gant, Agustín (2011), *El Barrio Gótico de Barcelona. Planificación del Pasado e Imagen de Marca*, Barcelona, Ediciones Madroño.

Davis, Mike (2003), *Ciudad de cuarzo,* Madrid, Lengua de trapo.

______ (2014), *Planeta de ciudades miseria,* Madrid, Akal.

Del Olmo, Carolina y César Rendueles (2007), «Entrevista a David Harvey: Las grietas de la ciudad capitalista», *Cuadernos del CENDES*, vol. 24, núm. 65, pp. 131-138; disponible en Internet.

García, Esther, Juan Rodríguez Medela, Óscar Salguero Montaño y Ariana Sánchez Cota (2014), «La potencialidad transformadora de la Investigación Autónoma», en A. Collados (ed.), *Modos de trabajo artístico en contexto: itinerarios y estrategias*, Granada, TRN-Laboratorio Artístico Transfronterizo y Cien Gramos.

Graeber, David (2011), *Fragmentos de antropología anarquista*, Barcelona, Virus

Harvey, David (1982), *The Limits to Capital,* Oxford, 1982.

______ (2007), *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica,* Madrid, Akal.

Lefebvre, Henri (1978), *El derecho a la ciudad,* Barcelona, Ediciones Península.

______ (2014) [1974], *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.

Moraes, Antonio Carlos y Wenderley Messias da Costa (2009), *Geografía crítica. La valorización del espacio*, México D.F., Itaca.

Rodríguez Medela, Juan y Óscar Salguero (2013), «Ciudad capitalista y conflicto. Movimientos sociales urbanos en Andalucía», en J. Escalera y A. Coca (coords.), *Movimientos sociales, participación y ciudadanía en Andalucía*, Sevilla, Aconcagua Libros, pp. 189-219.

______ (2012), *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la Marca Granada 2013-2015*, Granada, Biblioteca Social Hermanos Quero y Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala.

Sabaté, Joaquín y Manuel Tironi (2008), «Rankings, creatividad y urbanismo», *Revista Eure*, vol. XXXIV, núm. 102, pp. 5-23.

Sassen, Saskia (1999), *La ciudad global,* Buenos Aires, Eudeba.

Topalov, Christian (1979), *La Urbanización Capitalista. Algunos elementos para su análisis*, México D.F., Edicol.

1. La producción de Barcelona como espacio de consumo. Gentrificación, turismo y lucha de clases

Agustín Cócola Gant

Introducción

En 2004, diversos colectivos editaban tres publicaciones sumamente ilustrativas de la miseria urbana en Barcelona, de esa ciudad que para unos pocos era el espacio perfecto para la obtención de beneficios mientras que para muchos era la causa de un constante malestar. La primera de ellas fue *Barcelona marca registrada*, que magistralmente desvelaba la venta de la ciudad al capital internacional y exponía casos de lucha ciudadana al ver cómo sus barrios y formas de vida desaparecían tras una excavadora[1]. La segunda fue *La otra cara del Forum de las Culturas*, de ese megaevento inventado por la propia marca, de las multinacionales que lo financiaron y de la aceptación forzosa del «valor Barcelona» como forma de dominación postmoderna[2].Y ese mismo año también se formaba el colectivo *Taller contra la Violencia Inmobiliaria y Urbanística*, que denunciaba el acoso físico como forma de desahucio habitual en donde amenazas y degradación voluntaria de los inmuebles posibilitaban el vaciado de edificios para luego ser «regenerados»[3]. Estas publicaciones reflejaban un clima de contestación iniciado a finales de la década de 1990 ante el «consenso ciudadano» en el que supuestamente se basaba el autodenominado modelo Barcelona. Ha pasado más de una década, y lejos de estar desactualizadas, ponían de manifiesto algo

[1] Unió Temporal d'Escribes, 2004.

[2] VV.AA., 2004.

[3] Taller contra la Violencia Inmobiliaria y Urbanística, 2006.

que hoy nadie puede negar: los políticos y la patronal han vendido la ciudad al capital, lo que implica destruir formas de vida populares que, por definición, suponen un estorbo para la obtención de beneficios.

La evolución de Barcelona en las últimas décadas evidencia un cambio generalizado en la era postindustrial en el que los centros urbanos pasan de ser lugares de residencia a espacios de acumulación de capital. Si para la población local el barrio es el lugar habitado donde se desarrolla la vida social, para los mercados y su representante el Ayuntamiento es un espacio abstracto del que se pueden sacar beneficios. El conflicto entre este valor de uso al que aspira el residente y el valor de cambio con que los poderes locales gestionan la ciudad se ha decantado ampliamente a favor de estos últimos, mientras que la derrota sufrida por el residente ha derivado en que el hecho de vivir en Barcelona se haya convertido en un auténtico acto de resistencia: resistencia contra la violencia inmobiliaria y la dificultad de acceder a una vivienda, y resistencia contra la privatización de un espacio público producido como lugar de consumo y entretenimiento para turistas y residentes con altos ingresos. En el plano de la vivienda, soportar la especulación para intentar permanecer en el barrio ha dado lugar a prácticas de supervivencia de todo tipo, mientras que la privatización del espacio público ha generado una creciente movilización vecinal en donde antiguas prácticas cotidianas de convivencia son ahora actividades reivindicativas.

Este texto es un intento de explicar cómo se ha llegado hasta aquí. Mientras que el Ayuntamiento[4] celebra el éxito de la fama internacional de la ciudad y el creciente número de visitantes, el presente capítulo analiza la conversión de Barcelona en un parque temático, en una burbuja de consumo vigilada que elimina de la faz de la ciudad cualquier tipo de vida popular. Aunque el turismo es una actividad dedicada exclusivamente al consumo, en realidad depende de la producción de espacios para que sean consumidos. Este texto, en primera instancia, es una historia abreviada de la producción del espacio en Barcelona y su conversión en una mercancía de la que obtener plusvalías. Debido a que las plusvalías se obtienen mediante el aumento del precio del valor del suelo y bienes generales de consumo, el texto explica cómo la alianza entre la administración local y grandes empresas que dirigen todo tipo de políticas urbanas supone un ataque premeditado contra residentes con escasos ingresos. Y, al mismo

4 Este texto es previo a las candidaturas municipalistas que llegaron a las alcaldías de algunas ciudades del Estado español, entre ellas Barcelona. Cuando se habla del Ayuntamiento se refiere a gobiernos municipales anteriores a 2015. [N. de E.]

tiempo, ya que dichas empresas se apropian de las plusvalías que el espacio genera a costa de la destrucción de formas de vida no mediadas por el dinero, el texto sostiene que la venta de la ciudad debe ser entendida, en realidad, como la expresión urbana de la lucha de clases, como una forma de explotación que sobrepasa los límites laborales y llega a todos los ámbitos de la vida cotidiana.

La ciudad postindustrial como punto de partida

Antes de centrarnos en el caso de Barcelona convendría tener presente varios aspectos de lo que se conoce como sociedad postindustrial y su influencia en la ciudad. En primer lugar, la desindustrialización y la crisis de la década de 1970 conllevan un cambio de circulación de capital desde la esfera de la producción industrial al mercado de la construcción, en el que el declive de beneficios que proporciona la industria es suplantado por el aumento de la especulación inmobiliaria. Se acelera, así, el cambio hacia una nueva fase de desarrollo capitalista en la que la ciudad adquiere un papel clave como centro de acumulación de capital. La ciudad deja de ser un lugar donde localizar actividades productivas y pasa a ser una mercancía fundamental para crear oportunidades de beneficio: es el cambio de la producción en el espacio a la producción del espacio[5]. La producción del espacio, en este sentido, se desvincula de la necesidad de habitar y vivir en la ciudad –valor de uso– y obedece a la necesidad de expansión continua y búsqueda de plusvalías –valor de cambio–.

Lefebvre prestó especial atención a este antagonismo entre valor de uso y valor de cambio. Denominó «espacio abstracto» al espacio entendido como mercancía y «espacio vivido» al espacio transformado en un lugar habitado por sus vecinos. El espacio-mercancía es una abstracción intercambiable, medible cuantitativamente según el beneficio que genera –extracción de rentas– pero divorciada de las necesidades que debería satisfacer. El capitalismo, sin embargo, depende de la producción de este espacio para su obligada expansión y continuo crecimiento. Lefebvre subrayaba, además, que la característica fundamental del capitalismo es que dicha expansión constante es el resultado de la explotación de una clase sobre otra, es decir, constituye una relación social de dominación en donde la clase capitalista se apropia de los beneficios que se generan colectivamente. Y, en este sentido, si la producción del espacio entendido como valor de cambio es fundamental para la supervivencia

5 Lefebvre, 2013 [1974].

del capitalismo, Lefebvre sostenía que hoy, más que nunca, la lucha de clases se encuentra inscrita en el espacio[6]. Anticipaba, además, que si la explotación capitalista para obtener plusvalías se iba a centrar en la especulación inmobiliaria, el futuro de la lucha de clases se reflejaría en la defensa del territorio, ya fuera el monte, la ladera o el espacio vivido del barrio, en donde la defensa del valor de uso se levantaría ante el avance de la acumulación y el ansia de beneficios.

Desde esta perspectiva, la idea central de este texto se basa en cuatro puntos. Primero, la coalición entre el Estado y los ayuntamientos y las grandes empresas permite a estas últimas usar el espacio urbano como una máquina de extracción de rentas, proceso estructural en la economía del Estado español. Cuando se habla de clase capitalista no nos referimos a un ente abstracto, sino a un lobby financiero formado por personas concretas que se reúne constantemente con los representantes del Estado para decidir todo tipo de políticas públicas. Segundo, para extraer rentas de la ciudad es necesario atraer consumidores con altos ingresos y que puedan pagar altos precios por una vivienda y servicios básicos de consumo. Tercero, si bien algunos casos anglosajones muestran que estos consumidores con altos ingresos suelen ser profesionales del sector servicios que eligen el centro urbano como lugar de residencia, tanto en el Estado español como en Latinoamérica dichos consumidores tienden a ser turistas atraídos mediante continuas campañas de promoción[7]. Y cuarto, ya sean nuevos residentes o turistas, estos consumidores con altos ingresos desplazan a la población local, proceso conocido como gentrificación. En este sentido, interesa resaltar que si bien el conflicto a nivel diario se suele dar entre los nuevos usuarios de la ciudad y el vecino afincado en el barrio, en realidad dicho conflicto esconde que grupos financieros y grandes empresas son los grandes beneficiarios, para los cuales la ciudad debe ser una máquina de crecimiento ilimitado[8].

Este proceso no tiene lugar siempre de la misma forma. Sin embargo, la mejor manera de ejemplarizarlo es mediante lo que se conoce como «restructuración» o «regeneración» urbana. La regeneración está ligada a la geografía del espacio urbano en tanto en cuanto algunas áreas contienen posibilidades

6 Otros autores también han asimilado esta concepción de la producción del espacio como reflejo de la lucha de clases. Véanse el ensayo de Marc Morell en el presente libro y Morell, «El trabajo de la gentrificación. Un bosquejo en torno a la formación de un sujeto histórico urbano», *Contested_ Cities Working Paper*, núm. 14002, 2014; disponible en Internet. También Jaume Franquesa, *Urbanismo neoliberal, negocio inmobiliario y vida vecinal. El caso de Palma*, Barcelona, Icaria, 2013.

7 Hiernaux y González, 2014, pp. 55-70.

8 Logan y Molotch, 2007 [1987].

de beneficio y otras no. En este sentido, las posibilidades de beneficio se dan en función de una devaluación previa del valor del suelo, que es la condición que el capital necesita para que las futuras reinversiones sean rentables. En lo que se conoce como «barrios degradados», cuanto mayor es la diferencia entre el valor actual y el valor potencial que se podría pedir por él una vez «regenerado» mayor es la posibilidad de atraer dichas reinversiones[9]. Este es el caso de centros históricos y espacios industriales abandonados. En relación con los centros históricos, la desindustrialización aceleró una histórica situación de devaluación y degradación física, siendo normalmente el espacio de residencia de inmigrantes recién llegados y población con escasos recursos. Esta devaluación previa creó las condiciones necesarias para que el capital inviertiera en dichos espacios, convirtiéndolos en yacimientos de regeneración urbana.

La característica fundamental de la regeneración urbana, sin embargo, es que la reinversión de capital en un espacio degradado produce beneficios mediante el aumento del valor del suelo. Por poner un ejemplo sencillo, una empresa constructora compra un inmueble degradado si al regenerarlo podrá aumentar los alquileres en el mismo, lo que se traduce en que residentes con escasos recursos serán desalojados. Dicho de otro modo, el capital es atraído si se le garantiza procesos de gentrificación, donde la población original es desplazada por nuevos residentes con mayores ingresos. De esta manera, aunque la retórica de la regeneración urbana promete erradicar problemas de degradación física y marginalidad social, en realidad esta no contribuye a solucionar problemas de pobreza, sino a cambiar la pobreza de lugar. En este sentido, la regeneración urbana –y su corolario, el espacio gentrificado– esconden la relación social fundamental del capitalismo remarcada por Lefebvre, es decir, la dominación de una clase sobre otra ya que las plusvalías se obtienen mediante la destrucción –explotación– de formas de vida que para el mercado no son rentables.

Al tratar el caso de Barcelona, no se puede dejar de mencionar el papel de las infraestructuras culturales en la regeneración urbana. La cultura forma parte de lo que Bourdieu llama capital simbólico, es decir, capital económico escondido en la distinción que otorga el arte, la música o el gusto[10]. Las personas que pueden distinguirse por su vida cultural son las que poseen unas condiciones materiales de existencia superior al resto, es decir, las personas

9 Esta teoría del «diferencial de renta» ha sido desarrollada por Neil Smith en diferentes publicaciones. En 2012 se tradujo al castellano uno de sus libros fundamentales: *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*, Madrid, Traficantes de Sueños.

10 Bourdieu, 1988 [1979].

con un mayor grado de consumo cultural son, al mismo tiempo, las que en general más consumen. La cultura como capital simbólico tiene, al menos, tres consecuencias directas en la regeneración urbana. Por un lado, al atraer a población con elevados ingresos la inversión en cultura ha sido en parte promovida y financiada por empresas constructoras y hoteleras, en tanto el capital simbólico hace posible revalorizar el capital económico invertido por medio del aumento del precio del suelo y de bienes de consumo. Por otro, la cultura proporciona una imagen positiva en la reconfiguración de ciudades industriales y es utilizada en campañas de *city marketing* como reclamo estratégico para la promoción urbana y la reafirmación de «espacios de calidad». Y por último, la cultura como capital simbólico excluye a población con escasos recursos que no tienen ni formación adecuada para entender «un diferente estilo de vida» ni posibilidades para resistir tras el aumento generalizado del precio de la vivienda y de servicios básicos de consumo. En este sentido, las infraestructuras culturales han servido de lanzadera para procesos intencionados de gentrificación y son una de las soluciones favoritas del neoliberalismo para revertir la «degradación» de barrios populares.

Al hablar de neoliberalismo nos referimos a un «estilo» de gobierno en donde el Estado es gestionado como si se tratase de una empresa. En este sentido, el neoliberalismo representa el abandono de la gestión pública como mediadora entre el mercado y la sociedad –redistribución– para ser sustituido por una administración cuyo principal objetivo es la competitividad y el crecimiento. Mientras que el neoliberalismo aspira a crear una utopía de libre mercado liberado de intervención estatal, en realidad conlleva una dramática intensificación de esta última, aplicando la disciplina del mercado a todos los ámbitos de la vida social. El punto clave en este contexto es que en la gestión del gobierno local, el imperativo de generar ingresos y reducir costes sociales ha encontrado en la gentrificación el remedio más acertado. Si grupos con bajos ingresos no contribuyen a elevar los índices de consumo, pero solicitan sanidad y escuelas públicas así como subsidios y ayudas sociales, son considerados indeseables. La solución es sustituirlos por residentes con mayor poder de consumo, sin importar el destino de aquellos.

Hasta ahora hemos hablado de la ciudad como espacio abstracto del que obtener beneficios y cómo dicho espacio se produce por medio de lo que se conoce como regeneración urbana. También hemos apuntado que para que existan beneficios la ciudad tiene que ser promocionada para que consumidores con altos ingresos vayan a visitarla o vivir en ella. Por último, entonces, deberíamos centrarnos en el tipo de espacio que es producido para atraer a dichos consumidores, y en este sentido me refiero a la conversión de la ciudad

en lugar para el ocio y el entretenimiento. Se pasa del consumo en el espacio al consumo del espacio, en donde la ciudad tiene que parecer fascinante y divertida, y para ello se «fabrican» ciudades dominadas por el mismo tipo de elementos: centros históricos peatonales; restaurantes; hoteles; actividades culturales; festivales de todo tipo; edificios espectaculares; puertos deportivos, tiendas de diseño; y un largo etcétera.

Si hablamos de turismo, es evidente que el turista es un consumidor dedicado al ocio intensivo por un corto periodo de tiempo. Sin embargo, en un principio estos espacios no son pensados para atraer solamente turismo, sino sobre todo profesionales cualificados y empresas del sector servicios. Hay que tener en cuenta dos cosas. En primer lugar, la principal característica de la economía postindustrial es la movilidad, tanto de capital como de personas. Empresas financieras y de servicios pueden instalarse en cualquier lugar del planeta, y en este marco las ciudades compiten para que dichas empresas se localicen en su territorio. Y en segundo lugar, un factor determinante en la atracción de dichas empresas es la presencia de profesionales altamente cualificados, ya que si bien las empresas pueden servir a sus clientes en la distancia, la producción del servicio depende de la proximidad y concentración de dichos profesionales en un lugar determinado[11]. Este es el principal argumento en el que se basa el economista neoliberal Richard Florida y su concepto de la «clase creativa», según el cual la competitividad de una ciudad está ligada al nivel de atractivo que el espacio tiene para este tipo de profesionales;[12] la gestión urbana debe entonces preocuparse por ofrecer calidad de vida, actividades culturales y oportunidades de consumo y entretenimiento. Según Florida, la «clase creativa» no decide el lugar de residencia en función de la oferta de trabajo, sino de las cualidades del lugar y de fascinantes formas de vida en barrios cosmopolitas y modernos. La ciudad debe ser un permanente espectáculo en donde facilidades para la diversión hagan del espacio público una «máquina de entretenimiento»[13].

En este contexto, si bien el objetivo prioritario sería atraer empresas del sector servicios, la realidad es que el monopolio de las grandes concentraciones urbanas y centros financieros de Estados Unidos y el norte de Europa es difícil de romper, y la gran mayoría de ciudades solo aspiran a atraer turismo. Este parece ser el caso del Estado español, donde el fracaso en la competencia por inversiones y capitales internacionales ha conducido a

11 Sassen, 1999 [1991].

12 Florida, 2010 [2002].

13 Clark, 2011.

extender al máximo la capacidad turística de los centros urbanos, los cuales pasan de lugar de residencia de clases populares a burbujas vigiladas orientadas al entretenimiento.

En las páginas precedentes hemos remarcado la importancia de la producción del espacio para la supervivencia del capitalismo –crecimiento indefinido–, y cómo el espacio producido en la ciudad, en realidad, deviene en puro centro de consumo. La última parte de esta introducción la dedicamos a subrayar qué tipo de consecuencias sociales se asocian con este tipo de procesos. En este sentido, el resultado más extendido es la segregación de la población según sus posibilidades de consumo, es decir, aquellas personas que no pueden afrontar el encarecimiento de vivienda y servicios básicos que la «máquina de entretenimiento» genera, suelen sufrir procesos de desplazamiento. Aunque es verdad que en muchos casos el desplazamiento no se ha producido –o al menos no se puede probar por la escasez de datos que existen para cuantificar estos cambios de población–, no es menos cierto que los que se quedan lo hacen gracias a prácticas de resistencia. El encarecimiento generalizado del barrio junto con la desaparición de tiendas de servicios básicos o la privatización de plazas y aceras que son «alquiladas» a bares y restaurantes generan una serie de «presiones» económicas y de formas de vida extrañas a la población local que, en última instancia, convierten la vida en el barrio en una lucha constante por salvar su lugar y permanecer en él.

Estas presiones económicas y culturales son también acompañadas por otras presiones físicas propiciadas por una especie de urbanismo punitivo en donde se eliminan bancos para sentarse, fuentes con agua potable o incluso se colocan pinchos en el suelo para ahuyentar a los indeseables[14]. En definitiva, se trata de convertir el espacio público en espacio de consumo, estrategia para la cual ha sido fundamental la aprobación de lo que en el Estado español se conoce como ordenanzas cívicas. Se trata de normas municipales que tienen su origen en Estados Unidos a finales de la década de 1980 para las que la vida en la calle, sea reunirse en una plaza o el ocio al aire libre sin consumir, son consideradas actividades delictivas[15]. Las ordenanzas cívicas criminalizan la vida cotidiana de jóvenes precarios, inmigrantes, desempleados o incluso niñas y niños que juegan en la calle con el fin de que la ciudad sea el simulacro perfecto para que turistas y profesionales de clase media converjan en un emancipador consumo.

14 Davis, 2003 [1990].

15 Mitchell, 2003.

Por último, remarcar que este marco legal se completa con lo que en el mundo anglosajón se conoce como *Business Improvement District* (Distrito de Mejora Empresarial, BID) y que en el Estado español pretende ser introducido con el nombre de Áreas Comerciales Urbanas (ACU). Los BID se extendieron en Estados Unidos e Inglaterra en la década de 1970 y 1980 y forman parte de la alianza público-privada en la gestión empresarial de la ciudad. El BID es un instrumento legal que permite que las asociaciones de comerciantes y empresas administren el barrio en función de sus necesidades, asumiendo competencias propias de los ayuntamientos como limpieza, promoción o programación de actividades de ocio, pero también vigilancia y seguridad. Es decir, supone una vuelta de tuerca más en la privatización de la gestión del espacio público, en donde las calles comerciales (prácticamente todo el centro urbano en ciudades turísticas) se gestionan como centros comerciales privados.

De la retórica del modelo Barcelona a la realidad del *fun model*

Los rasgos que hemos sintetizado sobre la ciudad postindustrial son de vital importancia para entender el caso de Barcelona. Durante el siglo XIX y gran parte del XX, Barcelona fue la ciudad más industrializada del Estado español y, por consiguiente, fue la que más sufrió los efectos de la desindustrialización. La huida de capital agravó una histórica carencia de inversiones debido al franquismo, generando una profunda crisis que se tradujo en altas tasas de desempleo, marginalidad y conflictos sociales, carencia de infraestructuras y degradación física del espacio urbano. En este contexto, en 1979 fue elegido el primer Gobierno municipal de la democracia –socialista durante más de tres décadas–, el cual convirtió la ciudad en un completo experimento de regeneración urbana autodenominado «modelo Barcelona».

El Ayuntamiento de 1979 se nutrió de un buen número de militantes que provenían de los movimientos vecinales, los cuales pasaron de la lucha anticapitalista a dirigir la ciudad, generando además la paradoja de que la protesta fue más intensa cuando estaba prohibido protestar. La militancia social durante el franquismo, en gran parte debido a la prohibición de sindicatos y partidos políticos, se concentraba en torno a dichos movimientos vecinales, los cuales adquirieron cada vez más importancia desde finales de la década de 1960. Junto a la notoriedad de los conflictos laborales, reclamaban una histórica deuda social en relación con las condiciones de la ciudad como chabolismo, equipamientos o carencia de espacios públicos, luchando por convertir

suburbios y un centro abandonados en barrios habitables[16]. Si la gran mayoría de experiencias de regeneración urbana que provenían de Estados Unidos se caracterizaban por la imposición de proyectos aprobados unilateralmente por la alianza entre administración local y empresas privadas, una de las características definitorias del «modelo Barcelona» a principios de la década de 1980 fue la participación de la militancia vecinal en la toma de decisiones. Este es el origen de la retórica de la participación ciudadana o consenso social que, al menos en la década de 1980 muy pocos se atrevieron a cuestionar[17]. Por otra parte, la segunda característica definitoria del modelo, y consecuencia de la primera, fue la apuesta por construir espacios habitables y «de calidad», es decir, responder a las históricas exigencias de los movimientos vecinales[18].

Si bien la retórica del «modelo Barcelona» se basaba, por lo tanto, en participación ciudadana, cohesión social y espacio público, el Ayuntamiento era consciente del imperativo de generar ventajas competitivas para atraer inversiones, nuevos residentes y turistas. En este sentido, apostó por un modelo paralelo al estadonidense con base en grandes proyectos de arquitectos reconocidos, eventos internacionales de renombre y una constante campaña de *city marketing* que ha generado la paradoja de que muchos amen Barcelona aunque nunca hayan pisado la ciudad. Este paso progresivo de ciudad modelo a marca de ciudad fue acelerado por la celebración de los Juegos Olímpicos en 1992, que proporcionó el capital necesario tanto para invertir en infraestructuras de todo tipo, y así satisfacer buena parte de las demandas vecinales, como para cambiar la imagen industrial de la ciudad y promocionar Barcelona en el mercado internacional de ciudades.

El modelo paralelo al que nos referimos provenía directamente de Estados Unidos y se refleja en el primer gran proyecto de la década de 1980 cuando el Ayuntamiento encarga la regeneración del puerto a la misma consultoría que había reconfigurado gran parte de la ciudad de Baltimore, la llamada *Enterprise Development Company*. Se trataba de una consultoría de regeneración urbana que había desarrollado un modelo de transformación de espacios industriales en divertidos centros de consumo[19]. Este *fun model* introducía en la ciudad elementos característicos de parques temáticos o de atracciones con

16 Bordetas Jiménez, 2012.

17 Como excepción véase Pere López Sánchez, *El centro histórico: un lugar para el conflicto. Estrategias del capital para la expulsión del proletario del centro de Barcelona: el caso de Santa Caterina y el Portal Nou*, Barcelona, Edicions Universitat Barcelona, 1986.

18 Montaner, 2004, pp. 203-220.

19 Ward, 2006, pp. 271-286; Benach, 2000, pp. 189-205.

la función de promover el consumo como forma de entretenimiento. Son islas que simulan formas urbanas con calles y plazas, pero vaciada de cualquier experiencia humana vivida más allá del *shopping*. La arquitectura en estos espacios pseudopúblicos forma parte del espectáculo y responde a la filosofía de *Aprendiendo de Las Vegas*, un tratado de arquitectura postmoderno en donde los edificios son fragmentos publicitarios que nada tienen que ver con la realidad física o social de su entorno y donde se elimina la plaza pública como foco de vida social para ser sustituido por casinos y centros comerciales[20]. De hecho, Venturi afirmaba que los arquitectos debían aprender de Mickey Mouse y que el ejemplo para el futuro urbano debía ser Disneyworld, de forma que si los parques temáticos habían surgido como imitación de la ciudad, ahora ésta debía imitar a los parques temáticos. De esta manera, el puerto de Barcelona fue reinaugurado en 1992 con los mismos elementos que el de Baltimore, es decir, cines IMAX, acuario, museo marítimo, centro comercial, restaurantes, bares y discotecas... donde la cohesión social y la participación ciudadana se reducen a un divertido acto de consumo.

La preparación de los Juegos Olímpicos afectó en gran medida a zonas degradadas del litoral (puerto y Poble Nou), que habían experimentado el largo proceso de devaluación que el capital necesita para que las reinversiones sean rentables. El puerto era un espacio pesquero e industrial en progresivo desuso como actividad productiva, pero densamente habitado por clases populares, sobre todo en el barrio de la Barceloneta[21]. El Poble Nou era una mezcla de zona residencial obrera junto con fábricas, talleres y almacenes que progresivamente se fueron abandonando, aunque muchos aún estaban en uso. El *fun model* rodeó toda la Barceloneta y se extendió por la costa hacia el Poble Nou, sobre todo con la construcción de la Villa Olímpica. En este caso, el proyecto también incluyó hoteles y apartamentos de lujo, marina deportiva, restaurantes y terrazas mirando al mar y diversas piezas de arte urbano. Es un enclave de consumo elitista para visitantes, ya que las viviendas obreras que existían fueron eliminadas.

20 Venturi *et al*., 1978 [1972].

21 El barrio de la Barceloneta ha sufrido constantes ataques especuladores hasta la actualidad, no sin resistencia vecinal. El verano de 2014 puede que haya sido el más explosivo hasta la actualidad, con numerosas protestas que pueden seguirse a través de la prensa. Véase también Makhlouf de la Garza, «Transformaciones urbanas y procesos de gentrificación desde la resistencia. Aproximaciones a un movimiento vecinal en la Barceloneta», *Contested_Cities Working Paper*, núm. 14012; disponible en Internet.

La Barcelona industrial y obrera del Poble Nou ha ido desapareciendo a medida que grandes proyectos avanzaban por sus cuatro costados. En la costa, diversas fábricas, almacenes y viviendas de autoconstrucción fueron derribadas para que emergiera una playa artificial, en la que la memoria de su pasado obrero se plasmó irónicamente en su nuevo nombre: Icaria[22]. Si los Juegos Olímpicos transformaron una parte del litoral, las obras continuaron con la organización de un nuevo megaevento: el Forum Internacional de las Culturas. Ya que a Barcelona se le negó ser Ciudad Europea de la Cultura en 2001, el Ayuntamiento inventó un nuevo evento internacional en 2004 que le permitió transformar esta zona con hoteles, palacio de congresos, centro comercial y apartamentos de lujo.

En el otro extremo del Poble Nou, la plaza de las Glorias es la mayor concentración de actividad y estética postindustrial que existe en la ciudad. Talleres y viviendas populares fueron sacrificados para que en 1995 se inaugurara lo que en aquel entonces fue el mayor centro comercial de Cataluña. Enfrente se construyó la Torre Agbar, el icono de diseño más reproducido en el nuevo *skyline* de la ciudad. Junto a la torre, hoy destaca el pretensioso pero poco agraciado Museo del Diseño, inaugurado en 2012, mientras que en 2013 se inauguró la intervención que posiblemente mejor resuma la deriva del modelo Barcelona: el Mercado dels Encants. Se trataba del último mercado popular y de intercambio de objetos de segunda mano que existía en Barcelona; su estructura horizontal de chapa y ladrillo ha sido sustituida por un edificio vertical con cubierta de zinc. Un estudio durante los primeros meses de vida del nuevo mercado muestra que la tendencia es una subida de precios de las paradas y de la mercancía; la sustitución de la artesanía por productos industriales de bajo coste; la apertura de restaurantes y bares con precios abusivos; y, sobre todo, la sustitución de clientes tradicionales por turistas y población joven con mayor poder adquisitivo[23].

En este recorrido por los límites del Poble Nou hay que destacar también la zona central del barrio –el antiguo distrito industrial 22a– que ha sido transformada en lo que el Ayuntamiento llama *Distrito 22@*, un espacio de 200 hectáreas para la localización de empresas de tecnología y conocimiento. El plan de transformación comenzó en el año 2000 con demoliciones y expulsión de la población local a cargo del Ayuntamiento, seguida de inversión inmobiliaria a cargo de empresas constructoras. El proyecto también incluía la demolición

22 Los icarianos fueron un movimiento del socialismo utópico francés del siglo XIX que apostaban por la construcción de colonias comunitarias y que tuvo una fuerte influencia en Barcelona.

23 Padrón, 2013.

del complejo Can Ricart, una fábrica del siglo XIX que constituía uno de los mejores ejemplos de arquitectura industrial que se conservaban y en donde aún se localizaban 34 talleres de economía familiar. La lucha ciudadana por salvar Can Ricart centralizó las frustraciones de todo un barrio que veía cómo desaparecían sus viviendas y relaciones personales en favor de lo que se definía como especulación inmobiliaria, y se exigió al Ayuntamiento la paralización del derribo y un nuevo uso público del edificio. La lucha salvó parte del complejo y consiguió un centro cívico para el barrio, demostrando que la retórica de la participación ciudadana en el modelo Barcelona solo es posible gracias a la movilización y la resistencia. A cambio, el Ayuntamiento produjo otra metáfora de la postmodernidad: lo que queda del antiguo edificio es una línea de fachada incorporada como elemento decorativo a nuevos lotfs y residencias exclusivas.

La transformación del litoral y del Poble Nou que hemos descrito muestra la recíproca relación entre producción y consumo del espacio urbano en la ciudad postindustrial: un espacio devaluado y, por lo tanto, atractivo para inversiones rentables que es transformado para albergar exclusivas zonas de consumo. La inversión inmobiliaria se rentabiliza gracias al aumento del valor del suelo y, por consiguiente, ésta es atraída si se le garantiza procesos de gentrificación. El espacio producido, en cambio, no contempla ningún tipo de contacto humano más que en el centro comercial; viviendas, actividades de ocio y de consumo se enfocan hacia residentes con altos ingresos o turistas, que a la vez son atraídos por los nuevos edificios de diseño y hoteles de la zona.

Los casos del litoral y el Poble Nou suponen el ejemplo local de espacio industrial devaluado y, por lo tanto, atractivo para ser regenerado. Pasamos ahora a la transformación del centro histórico.

Cultura y gentrificación en Ciutat Vella

El centro histórico de Barcelona –llamado Ciutat Vella para diferenciarlo de la Ciutat Nova que surgió con el Ensanche de Cerdà en 1860– sufrió un proceso de abandono y degradación física que lo convirtió en la zona de la ciudad donde mayor era la diferencia entre el precio del suelo y lo que se podría pedir por él una vez regenerado. En este sentido, constituía un verdadero yacimiento para atraer inversiones inmobiliarias, facilitado por la voluntad del Ayuntamiento de cambiar la imagen de lo que estaba destinado a pasar de lugar de residencia de clases populares a espacio tematizado para el consumo

turístico. Antes del Ensanche de Cerdà, Barcelona se reducía a Ciutat Vella, y más allá de las murallas había terrenos agrícolas o militares. La llegada de la industrialización provocó el aumento generalizado de la población, y ya que la ciudad no podía crecer más allá del terreno amurallado, lo hizo en altura, añadiendo plantas a edificios existentes y ocupando jardines y solares vacíos. El resultado se tradujo en calles muy estrechas para edificios muy altos, generando insalubridad y hacinamiento, agudizando así las malas condiciones de vida de la ciudad industrial. Con la destrucción de las murallas y la llegada del Ensanche, la burguesía huyó del centro y con ella se marchó el mercado inmobiliario, que pasó a invertir en las nuevas zonas residenciales. Durante el siglo XX, la atención que la clase obrera recibió del Estado se tradujo en barriadas periféricas, por lo que ni el capital privado ni el público invirtió en la mejora de un centro histórico ya degradado. Hasta la década de 1970 solo se había actuado en el centro religioso y administrativo[24], mientras que el residencial fue abandonado por la inversión inmobiliaria. En este sentido, el Raval –antiguo arrabal de la ciudad e histórico barrio de acogida de inmigrantes– y Santa Caterina eran las zonas con peores condiciones de habitabilidad y, por lo tanto, lugar de residencia de clases sociales con escasos recursos.

La posibilidad de inversiones rentables y la nueva función que asumiría el centro urbano en la sociedad de servicios hicieron de Ciutat Vella un continuo laboratorio de proyectos redentores para el Ayuntamiento y la especulación, mientras que para la gran mayoría de sus insolventes habitantes el proceso se convirtió en una auténtica pesadilla.

Los proyectos, que comenzaron en 1986 pero no han finalizado aún en la parte sur del Raval, fueron dirigidos por la empresa Procivesa-Focivesa, entidad pública-privada generada con capitales provenientes de los principales bancos y empresas constructoras del Estado español, pero con capacidad legal para decidir sobre el destino del barrio. En las zonas de más aglomeración y consideradas marginales, la metodología fue muy sencilla: derribarlo todo[25]. Así se resolvieron los focos de pobreza del Raval y Santa Caterina, desplazando a más de diez mil personas y 500 comercios de economía familiar. Los que eran propietarios o tenían contratos de alquiler anteriores a la liberalización de 1985 fueron compensados con nuevas viviendas de pésima calidad o irrisorias indemnizaciones, aunque casi el 50 % no entraba en ninguna de estas dos

24 Cócola Gant, 2014 [2011].

25 Varios documentales ilustran estas obras y la resistencia de los vecinos. Por ejemplo, *En construcción* (José Luis Guerín, 2001) sobre los derribos para abrir la Rambla del Raval; o *El Forat de la Vergonya* (Falconetti Peña, 2004) sobre la resistencia ante la especulación en Santa Caterina.

categorías y lo perdió todo. En su lugar se abrieron nuevas plazas y «espacios públicos de calidad», destacando, sobre todo, el cambio de uso programado para el Raval de histórico barrio de residencia de la clase obrera e inmigrantes recién llegados a enclave cultural y espacio de consumo para la «clase creativa». La destrucción de zonas previamente abandonas por la inversión fue precedida por la creación de nuevos iconos arquitectónicos que generalmente albergan infraestructuras culturales. A finales de los años ochenta se comenzó a intervenir en la zona norte del Raval con el Museo de Arte Contemporáneo (MACBA)[26], el Centro de Cultura Contemporánea (CCCB), galerías de arte, el FAD (centro de estudio del diseño), así como diversas facultades. La intención fue aplicar este tipo de regeneración cultural y diseño postmoderno también en la parte sur del Raval, donde en 2008 se construyó un hotel de lujo y junto a él se inauguró la Filmoteca de Cataluña[27].

La creación de estas infraestructuras visibiliza el paradigma de la relación entre capital económico y capital cultural, donde el valor simbólico de la cultura permite la revalorización del capital económico invertido. El MACBA, por ejemplo, surgió por medio de un acuerdo entre el Ayuntamiento y empresarios hoteleros y de la construcción, quienes en 1987 crearon la Fundación MACBA. La fundación se presenta como una «organización sin ánimo de lucro cuyo objetivo es dejar a la ciudad un enorme legado cultural y artístico» en tanto su función es financiar la colección de obras de arte del museo. En la fundación participa la Casa Real, las principales empresas constructoras y hoteleras de la ciudad y las grandes familias que han dirigido Barcelona desde el siglo XIX, como los Güell y los Godó, las cuales han entendido el cambio de la era industrial al actual «modo de producción artístico»[28]. Es un ejemplo de alianza público-privada, donde el sector público asume el coste de las primeras infraestructuras y el capital privado invierte sabiendo que el valor simbólico de la cultura atrae a consumidores con altos ingresos y, por lo tanto, obtiene beneficios con la subida del precio del valor del suelo y bienes generales de consumo. Si en 1986 el valor de la vivienda nueva en el Raval era de 550 € el m^2, en 2007 era de 5.000 €, lo que supone que en Ciutat Vella el valor del suelo ha aumentado un 145 % más de lo que lo ha hecho en el resto de distritos. Se estima, además, que en el periodo 1986-1995 la población en la parte norte del Raval entre desplazados y

26 Cócola Gant, 2009, pp. 87-101.

27 Para un estudio sobre la estigmatización social de esta zona como destrucción premeditada de valor y, por lo tanto, creación de oportunidad para la «regeneración» veéase Miquel Fernández González, *Matar al «Chino». Entre la revolución urbanística y el asedio urbano en el barrio del Raval de Barcelona*, Barcelona, Virus, 2014.

28 Zukin, 1995.

nuevos residentes sufrió un déficit de 5.000 personas. A pesar de este desplazamiento de población, un estudio encargado por el Ayuntamiento valora las intervenciones positivamente ya que, tomando como baremo el consumo en la zona, éste aumenta de forma considerable en energía eléctrica, gas canalizado, líneas telefónicas o número de vehículos[29]: interesante consideración en tanto Telefónica y Gas Natural fueron miembros fundadores de Procivesa, ansiosos de generar plusvalías mediante el desplazamiento de residentes pobres. El estudio también reconoce que «el sector privado tiene que ser quien recoja el impulso originado por la intervención pública, creado por unos fondos públicos que han actuado como motor», ya que «el objetivo último es el establecimiento de un marco de seguridad para la inversión privada»[30]. Por lo tanto, sustituir la base social de la población existente no es una consecuencia desafortunada, sino que garantizar procesos de gentrificación es una parte esencial en este tipo de planes. Como diría un representante del Ayuntamiento sobre habitantes considerados «marginales», «no se puede dejar que la ciudad sea habitada por terroristas del espacio público (…). Cuando la clase media se establezca en el Raval, tenderán a disgregarse»[31].

Turismo y gentrificación

La Barcelona de los grandes proyectos, el nuevo valor cultural y constantes campañas de *city marketing* han promocionado la ciudad como un centro de destino internacional. Si bien el objetivo sería la atracción de profesionales, empresas e inversiones, Barcelona está muy lejos de los grandes centros financieros, siendo incluso superada por Madrid como ciudad de negocios. Por el contrario, el éxito de la ciudad se ha visto reflejado en el aumento exponencial del turismo, siendo en la actualidad la ciudad más visitada del Estado español y la cuarta ciudad europea en número de visitantes extranjeros. En 2014, la ciudad albergó casi 8 millones de turistas, cuando centros urbanos de su misma escala como Milán o Lisboa no llegaron a los 2 millones. Estas estadísticas, en realidad, solo muestran las pernoctaciones en hoteles, con lo que se calcula que el número de visitantes totales se acerca a casi 30 millones por año.

29 VV.AA., 1996, p. 332.

30 Ibídem, 69.

31 Degen, 2008.

El turismo es una actividad dedicada exclusivamente al consumo del espacio, y según los economistas clásicos, produce una demanda ante la cual el mercado simplemente ofrece productos para satisfacerla. Esta teoría esconde el hecho de que dicha demanda es, en realidad, una serie de deseos y gustos creados intencionadamente, los cuales son producidos con el fin de extraer de la ciudad el mayor beneficio posible. La creación del «destino Barcelona» no es un hecho natural, sino que tiene una larga historia que se remonta a comienzos del siglo XX[32]. En la década de 1980 pasó a ser un objetivo estratégico en los planes de regeneración urbana, y ante el fracaso en la atracción de profesionales cualificados e inversiones, el turismo se convirtió progresivamente en el principal medio de acumulación y la manera más fácil de extraer valor del espacio urbano. Esta especialización en turismo ha sido vista como el principio del fin de aquel aparente consenso con los movimientos vecinales que caracterizó los orígenes del modelo Barcelona y en la actualidad supone el principal frente de batalla de dichas asociaciones contra el Ayuntamiento. Si en la década de 1990 muy pocos criticaban esta tendencia, hoy nadie duda que los grandes empresarios de la industria turística no solo dominan la patronal, sino que forman el lobby más poderoso de la ciudad. Este control del mercado sobre políticas urbanas se ha hecho aún más evidente con el Plan de Usos aprobado en 2013 que, si bien es el marco legal encargado de regular las actividades comerciales pertinentes en cada barrio según sus necesidades, fue encargado por el Ayuntamiento a una consultoría dependiente de un lobby del sector del ocio y del turismo[33].

En la creación del destino Barcelona, el nuevo paisaje que genera la gentrificación es una condición *sine qua non* para su éxito. Y al mismo tiempo, el turismo agudiza los efectos de la gentrificación. En este sentido, la conversión de ciudades en destinos turísticos implica negar la pobreza y los conflictos sociales no solo mediante la creación de una imagen de marca idealizada que esconda la realidad social, sino también con el desplazamiento físico y premeditado de aquellos habitantes considerados un estorbo para la acumulación de capital. La expulsión de población con escasos recursos y la creación de un nuevo paisaje gentrificado en Ciutat Vella constituía, pues, una condición necesaria para preparar el recinto turístico, en tanto el desplazamiento de población considerada marginal potencia la creación de un «espacio público de calidad». Y de la misma manera, si las consecuencias que la gentrificación

32 Palou i Rubio, 2012; Cócola Gant y Palou i Rubio, en prensa.

33 «El Ayuntamiento oculta un informe sobre el Plan de Usos encargado a una empresa asesora de hoteles», *Masala*, 27 julio de 2013; disponible en Internet.

produce sobre residentes con escasos recursos se traducen en problemas relacionados con el acceso a la vivienda, desaparición de comercios tradicionales y privatización del espacio público, estas se ven agravadas cuando barrios gentrificados se convierten en atracciones turísticas, es decir, en centros dedicados exclusivamente al consumo y la diversión.

La relación entre turismo y gentrificación o, mejor dicho, el análisis del turismo como proceso gentrificador se aprecia más claramente al centrarnos en las dos escalas principales de la vida cotidiana: la vivienda y el barrio. Por una parte, la expulsión de población con escasos recursos mediante el derribo de viviendas degradadas y la posterior construcción de apartamentos de lujo o para familias de clase media, es una forma evidente de gentrificación. Sin embargo, los datos demográficos en Barcelona muestran que más allá de las zonas del Raval y Santa Caterina donde se concentraban los mayores focos de pobreza, el desplazamiento de población existente y su sustitución por grupos con mayor poder adquisitivo no ha ocurrido en Ciutat Vella de forma generalizada. Basándose en estos datos se ha llegado a afirmar que no se han dado procesos de gentrificación en Ciutat Vella, lo que alimenta el espíritu triunfalista por parte del Ayuntamiento y empresarios locales en la celebración del modelo Barcelona. Esta celebración, sin embargo, es una miopía académica incapaz de leer más allá de datos numéricos, y que no es consciente de que los costes sociales del neoliberalismo desaparecen de cualquier tipo de estadística. La gentrificación no es el momento en que la policía llega y te echa de tu casa, sino que es un conjunto de fuerzas que hacen que la permanencia en un barrio se convierta en un auténtico acto de resistencia. En el plano de la vivienda, la escalada exponencial de los precios ha conllevado todo un conjunto de prácticas de supervivencia para seguir viviendo junto a los tuyos, como compartir piso hasta los cincuenta años, ocupar fincas, aceptar malas condiciones de habitabilidad, vivir en sótanos sin ventilación, pagar tres cuartas partes de tu sueldo en alquiler o hasta el fenómeno de las camas calientes, muy común en Barcelona, y que consiste en alquilar una cama que solo puedes usar durante doce horas al día. Digo junto a los tuyos porque permanecer en el barrio y mantener tus contactos y amistades es fundamental para que población con escasos recursos pueda subsistir. Si bien individuos con altos ingresos pueden pagar para adquirir todas sus necesidades básicas, precarios, inmigrantes o familias trabajadoras necesitan redes de solidaridad para obtener lo que no pueden adquirir en el mercado, redes aún más necesarias tras el desmantelamiento de la asistencia social pública. Mientras que individuos con altos ingresos disfrutan y dominan el «espacio público de calidad», residentes con escasos recursos

se encuentran «atrapados en el espacio»[34] en tanto que dependen de él para satisfacer colectivamente necesidades inalcanzables de forma individual. El ejemplo más evidente en Barcelona son los inmigrantes asiáticos del Raval o los latinoamericanos de Santa Caterina: la presión que sufren no solo no ha provocado su dispersión sino, más bien al contrario, ha potenciado su concentración como mecanismo de autodefensa. La gentrificación también genera, paradójicamente, que grupos con escasos recursos, en vez de ser desplazados, adquieran una mayor conexión con el «espacio vivido», aunque lejos del éxito de la reestructuración urbana, la permanencia solo se consigue con prácticas de resistencia.

En el plano de la vivienda, esta resistencia al desplazamiento provocado por la gentrificación se ha hecho cada vez más dolorosa debido a la presión turística. La imagen moderna, tolerante y cosmopolita de Barcelona, que tanto esfuerzo han dedicado los poderes locales en fabricar, atrae a jóvenes europeos ansiosos de vivir la experiencia Barcelona. Esta atracción no es solo para visitar la ciudad por unos días, sino que en la actualidad, dichos habitantes europeos representan el 14 % de la población total de Ciutat Vella y en sectores como el Borne o el Gótico, suponen el 20 % de la población empadronada. Debido a que en general poseen mayores recursos que la población local, son los preferidos por propietarios y agencias inmobiliarias, lo que ha generado que un amplio sector del mercado de apartamentos en alquiler se dedique a esta población.

Esta masiva llegada de «guiris» comenzó después de los Juegos Olímpicos y en los años noventa generó el fenómeno hoy extendido de los apartamentos turísticos. El nuevo turismo urbano, lejos de hospedarse en hoteles y visitar monumentos emblemáticos, busca «la experiencia de la vida cotidiana en espacios creativos y de calidad»[35]. Dicho de otro modo, visita e intenta residir por unos días en barrios gentrificados y, si bien simula ser un residente más, intensifica la presión de la gentrificación sobre la población local. Se hospeda en apartamentos de alquiler, compartiendo escalera con vecinos de toda la vida, aunque cuando bajan a la calle se diferencian en el uso y en la manera en que ocupan el espacio en la ciudad. Lo que algunos no ven, la población local lo sufre de forma cotidiana: «Ciutat Vella vive bajo una presión turística sin precedentes. Esta situación está contribuyendo a culminar una serie de procesos de gentrificación que devastan la calidad de vida de los vecinos. Sus efectos recortan drásticamente las posibilidades de acceso a la vivienda y las

---

34 Harvey, 1998 [1990].

35 Maitland, 2010, pp. 176-185.

capacidades de uso del espacio público»[36]. El turismo urbano ha exacerbado el fenómeno de los apartamentos turísticos, cuyas cifras son difíciles de estimar debido a que la mayoría son ilegales. Los legales se acercan a 15.000 y se extienden cada vez más por todos los barrios de la ciudad, siendo una tendencia imparable ya que las principales empresas del sector dominan la administración local[37].

Los apartamentos turísticos no solo impiden que residentes puedan acceder al mercado de alquiler, sino que está generando que propietarios e inmobiliarias desalojen a sus inquilinos para reconvertir las viviendas en apartahoteles. Esta nueva forma de acoso inmobiliario motivada por el turismo se verá incrementada con el nuevo Plan de Usos, que estipula que los pisos turísticos no pueden existir en inmuebles donde residan vecinos. Aunque el Ayuntamiento lo presente como una protección hacia los vecinos ya que compartir la escalera con turistas puede derivar en molestias para la comunidad, el resultado no será el traslado de pisos turísticos a edificios destinados a ello, sino que esta medida da luz verde para que los propietarios desalojen al resto de inquilinos y reconviertan el inmueble entero. Si en Barcelona el acoso inmobiliario para que inquilinos sin recursos abandonen sus casas a fin de que sean gentrificadas ha sido una constante desde la década de 1990, el turismo está contribuyendo a la extensión de esta forma de violencia urbanística, provocando, además, una re-gentrificación, de manera que los primeros gentrificadores son desalojados en favor de nuevos usuarios con mayores ingresos[38].

La gentrificación y la inversión inmobiliaria aumentan en momentos de crecimiento económico y, generalmente, se estancan en épocas de recesión. Éste también ha sido el caso del Estado español, donde los procesos más fuertes han sido relacionados con la burbuja inmobiliaria y el constante aumento del precio de la vivienda, y se ha producido un estancamiento desde su estallido en 2008. Esta lógica, sin embargo, no se ha dado en Barcelona, y tanto gentrificación como inversión inmobiliaria han crecido con el aumento del turismo. De hecho, la creciente especulación que experimenta la ciudad ha sido definida como «burbuja hotelera»[39], en la que la ilusión de que el número

36 Asociación de Vecinos del Barrio Gótico, véase http://avbarrigotic.blogspot.co.uk/p/turisme.html

37 Al contrario, cuando Itziar González era concejala de Ciutat Vella e intentó controlar el fenómeno fue amenazada de muerte y asaltaron su vivienda de forma violenta, hecho que le llevó a dejar el cargo.

38 Experiencias de vecinos ante este fenómeno pueden encontrarse en el documental *ByeBye Barcelona* (Eduardo Chibás, 2014).

39 Montaner, 2014.

de visitantes crecerá indefinidamente sustenta la construcción de hoteles por todos los barrios de la ciudad. Multinacionales y fondos de inversión siguen apostando por el mercado inmobiliario en Barcelona, pero ya no enfocado hacia una demanda local en donde todo el mundo aparentemente podía ser propietario. En 2013, casi la mitad del total de inversiones en construcción fueron destinadas a plazas hoteleras, convirtiendo apartamentos, oficinas o solares en nuevas residencias turísticas. Esta nueva burbuja, al igual que la anterior, potencia nuevos procesos de gentrificación y desplazamiento de población. Pero cuando estalle será aún más devastadora que la primera. La necesidad de acumulación constante no tiene en cuenta los ciclos vitales del turismo, que cuando llegan a su cota máxima tienden a bajar durante largos periodos de tiempo. Simplemente el capital se marchará hacia otras zonas o sectores, sin importarle el paisaje desolador que deje por el camino. Mejor dicho, ese paisaje desolador le volverá a ser útil cuando lo necesite para reinvertir en él. Es la lógica del capital y sus procesos de destrucción creativa.

Por el momento hemos visto la relación turismo-gentrificación en el plano de la vivienda. Ahora pasaremos a ver cómo dicha relación afecta a todo el conjunto del barrio y lo que comúnmente se denomina vida en la calle. Por un lado, la creación del «espacio público de calidad» mediante diversos proyectos de regeneración urbana y expulsión de residentes considerados marginales constituyó el primer paso para convertir la ciudad en un centro de atracción turística. Sin embargo, como explica Manuel Delgado, ningún proyecto urbanístico es capaz de matar lo urbano, es decir, ninguna línea pensada en un despacho puede pacificar una ciudad cuya principal característica es el antagonismo social, permanentemente latente en esas «inevitables expresiones de desbarajuste que la vida urbana no puede dejar de producir»[40]. Inmigrantes pobres, mendigos o jóvenes precarios continuaban contaminando unas calles a las que, como en los centros comerciales, se les niega la entrada. Con este objetivo, en 2005 se aprobaron las llamadas *Ordenanzas cívicas* las cuales vinieron acompañadas de una dramática campaña ideológica en favor del «civismo» y en donde toda forma de pobreza expresada públicamente debía ser denunciada ante la policía[41].

40 Delgado, 2007, p. 220.

41 La campaña mediática en favor del civismo adoptó su forma más dramática cuando en 2005 tres jóvenes de clase alta quemaron viva y mataron a una mujer que dormía en un cajero automático. La prensa, por supuesto, narró la noticia como un hecho individual y aislado, sin mencionar la campaña en contra de la mendicidad que ellos mismos estaban fomentando. Las denuncias a la policía, por ejemplo en relación con la venta ambulante, pasaron de 256 a 17.334.

Aunque su precedente inmediato provenía de Estados Unidos como complemento al *fun model*, estas medidas de criminalización de la pobreza e ilegalización de la vida en la calle sin consumo tenían su propia historia en Barcelona: ya en 1908 la Asociación de Atracción de Forasteros proponía prohibir el «vergonzoso espectáculo» de la mendicidad[42] o en 1915 una asociación de comerciantes presionaba para trasladar centros de asistencia social fuera de las zonas turísticas con el fin de «no mostrar el espectáculo de nuestras miserias sociales»[43]. La criminalización de la marginalidad es vista como una ventaja competitiva para la comercialización del espacio público y, en este sentido, la ideología del civismo y la aprobación de las ordenanzas en Barcelona sirvieron de lanzadera para su posterior multiplicación en el Estado español.

Además de la conversión del espacio público en una fortaleza vigilada para garantizar un apacible consumo, la colonización de la ciudad por turistas y residentes con mayores ingresos provoca la desaparición del comercio tradicional, el cual es sustituido por establecimientos y servicios que la población local ni necesita ni puede adquirir, como tiendas de diseño, galerías de arte o productos exóticos. La misma lógica afecta a la reconversión de mercados de abasto populares, con diferentes ejemplos en Barcelona como el de Santa Caterina, Barceloneta, Boquería o Sant Antoni[44]. En el caso de Santa Caterina, la regeneración del mercado ha conllevado la privatización de las paradas, el cambio del producto que se vende, la apertura de un restaurante de lujo, y se ha convertido en un nuevo centro de atracción turística. Es decir, se ha transformado en un espacio para una clientela con más poder adquisitivo y que, paradójicamente, busca una experiencia de productos locales auténticos como una forma de diferenciación social por medio del consumo ético y responsable. El nuevo mercado ha destruido economías familiares desplazando a comerciantes de sus paradas y, al mismo tiempo, excluye a los clientes tradicionales del barrio, para los cuales se les ha abierto un supermercado de una cadena de alimentación en la propia esquina del edificio.

Esta tendencia hacia la destrucción del comercio tradicional no es el resultado natural de las leyes del mercado que responden a una demanda de clientes postmodernos que aparentemente se multiplican por toda Barcelona. Más bien al contrario, es un ejemplo de producto intencionado creado por los poderes locales, los cuales acuden al binomio turismo-gentrificación como principal medio de acumulación y como antídoto neoliberal para solucionar

42 Cócola Gant, 2011, *op. cit.*, p. 150.

43 Palou i Rubio, 2012, *op. cit.*, p. 141.

44 Hernández Cordero, 2014.

los problemas de pobreza urbana. El Ayuntamiento obligó a que los tenderos del mercado abonaran parte de la reforma del edificio, por lo que los más pobres tuvieron que marcharse. Políticas como el nuevo Plan de Usos es otro ejemplo ya que paraliza la concesión de licencias a negocios frecuentados por población con escasos recursos, mientras que concede licencias para establecimientos comerciales «de calidad» y nuevas plazas hoteleras.

Si la gentrificación conlleva pautas de consumo elitista, el turismo urbano extiende dichas pautas y convierte el barrio en un puro centro de consumo. La tematización turística que sufre Barcelona ha expandido el paisaje de la gentrificación a zonas que ni han sufrido procesos de regeneración urbana ni han sido lugar de residencia de población con escasos recursos. Este es el caso del barrio de Gracia, lugar tradicional de residencia de una estable clase media, pero que ha experimentado una deriva postmoderna de prácticas excluyentes de consumo acompañado de ocupación comercial del espacio público. Si bien el barrio se caracteriza por sus numerosas plazas, la vida social que en ellas se solía dar ha sido reemplazada por una creciente privatización de lo que normalmente fueron lugares de encuentro. Bancos para sentarse son sustituidos por terrazas de bares y restaurantes, mientras que la continua presencia policial –literalmente furgonetas de antidisturbios en cada plaza todos los días– persigue prácticas delictivas como sentarse en unos escalones a comer un trozo de pizza o, por supuesto, beber una cerveza en la puerta de tu casa.

La creciente privatización de plazas y lugares de encuentro hacen que el uso del espacio público también se convierta en un acto de resistencia. Diferentes asambleas de barrio o asociaciones vecinales convocan con frecuencia actividades de reencuentro en la calle, en donde prácticas cotidianas de convivencia han pasado a ser actividades reivindicativas. De esta manera, si en la década de 1970 entidades vecinales reclamaban equipamientos y espacios públicos de calidad, en la actualidad, una vez construidos, reclaman poder usarlos, demostrando, además, que la única alternativa para ello es la reapropiación colectiva del espacio y la ocupación de la ciudad por parte de los indeseables.

A modo de conclusión

Las críticas hacia el modelo de ciudad que hace más de una década solo se veían en algunas publicaciones o movimientos sociales constituyen hoy un frente de batalla común en todos los barrios de la ciudad. Bajo diversos lemas como «La ciudad no está en venta», diversos colectivos y asociaciones

vecinales reclaman a la Administración que ponga límites a lo que se consideran excesos del turismo y enfoque la gestión de la ciudad como un servicio para la ciudadanía.

Desde mi punto de vista, este tipo de demandas se convierten en una auténtica ilusión en los actuales términos de acumulación capitalista. El Ayuntamiento (2011-2015) –del partido Convergència i Unió– extendió la capacidad de influencia del lobby turístico y cerró puertas a anteriores mecanismos de participación ciudadana. Pero también es cierto que, en realidad, no ha hecho otra cosa sino acelerar las políticas de un modelo de ciudad implantado por la vanguardia socialista: un espacio producido según las necesidades de la clase capitalista y cuyo resultado implica la apropiación violenta del espacio habitacional y social de la clase obrera. La diferencia entre las últimas décadas y la actual es que si bien desde 1979 la gestión local ha facilitado la conversión de la ciudad en una máquina para la extracción de rentas, en la actualidad este proceso se ha acelerado desde 2008. Es decir, los beneficios que generaban otros sectores han sido suplantados por una mayor presión sobre la ciudad, la cual se exprime como centro de acumulación.

Por lo tanto, si durante la industrialización el capital obtenía beneficios principalmente explotando al trabajador en la fábrica, la generación de plusvalías en la era postindustrial se obtiene mediante la explotación de todas las facetas de su vida cotidiana, incluyendo su vivienda y espacios de sociabilidad, así también como la red de servicios por las que se abastece de alimentos y otras necesidades básicas. Aunque la conversión de barrios habitados en mercancías divide la vida urbana entre aquellos que dominan y disfrutan del espacio –turistas– y aquellos que sobreviven en él por medio de prácticas de resistencia –residentes–, son las grandes empresas las que se apropian de las plusvalías que el espacio genera. Es decir, las prácticas de resistencia por medio de las cuales se sobrevive en Barcelona constituyen respuestas cotidianas al ataque que lanza el capital para satisfacer su necesidad de expansión continua. El antagonismo entre el barrio entendido como espacio abstracto del que obtener plusvalías y el barrio como lugar habitado es, por lo tanto, expresión urbana de la lucha de clases. Es desde esta perspectiva que el problema debería ser abordado y hacia donde las acciones deberían ser canalizadas.

Bibliografía

Benach, Nuria (2000), «Nuevos espacios de consumo y construcción de imagen de la ciudad en la Barcelona olímpica», *Estudios Geográficos*, núm. 238, pp. 189-205.

Bordetas Jiménez, Iván (2012), *Nosotros somos los que hemos hecho esta ciudad: autoorganización y movilización vecinal durante el tardofranquismo y el proceso de cambio político,* Tesis Doctoral, Universidad Autónoma de Barcelona.

Bourdieu, Pierre (1988) [1979], *La distinción. Criterios y bases sociales del gusto*, Madrid, Taurus.

Clark, Terry (2011), *The City as an Entertainment Machine,* Lanham, Lexington Books.

Cócola Gant, Agustín (2014) [2011], *El Barrio Gótico de Barcelona. Planificación del Pasado e Imagen de Marca*, Barcelona, Madroño.

______ (2009) «El MACBA y su función en la marca Barcelona», *Ciudad y Territorio*, núm. 159, pp. 87-101.

Cócola Gant, Agustín y Saida Palou i Rubio (en prensa), «Tourism promotion and urban space in Barcelona. Historic perspective and critical review, 1900-1936», *DAG Documents d'Analisi Geografica*.

Davis, Mike (2003) [1990], *Ciudad de cuarzo. Arqueología del futuro en Los Ángeles*, Madrid, Lengua de Trapo.

Degen, Mónica (2008), *Sensing cities: regenerating public life in Barcelona and Manchester*, Oxon, Routledge.

Delgado, Manuel (2007), *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del modelo Barcelona*, Madrid, Catarata.

Fernández González, Miquel (2014), *Matar al «Chino». Entre la revolución urbanística y el asedio urbano en el barrio del Raval de Barcelona*, Barcelona, Virus.

Florida, Richard (2010) [2002], *La clase creativa. La transformación de la cultura del trabajo y el ocio en el siglo XXI*, Madrid, Espasa.

Franquesa, Jaume (2013), *Urbanismo neoliberal, negocio inmobiliario y vida vecinal. El caso de Palma*, Barcelona, Icaria.

______ (2007), «Vaciar y llenar, o la lógica espacial de la neoliberalización», *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, vol. 118, núm. 1, pp. 123-150.

Harvey, David (2007), *Espacios del capital*, Akal, Madrid.

Harvey, David (1998) [1990], *La condición de la posmodernidad*, Buenos Aires, Amorrortu.

Hernández Cordero, Adrián (2014), «Gentrificación comercial y mercados públicos: el mercado de Santa Caterina, Barcelona», *Contested-Cities, Working Paper*, núm. 14017; disponible en Internet.

Hiernaux, Daniel e Imelda González (2014), «Turismo y gentrificación: pistas teóricas sobre una articulación», *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 58, pp. 55-70.

Lefebvre, Henri (2013) [1974], *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.

Logan, John y Harvey Molotch (2007) [1987], *Urban fortunes: The political economy of place*, Berkeley y Los Angeles, University of California Press [ed. cast. del capítulo «La ciudad como máquina de crecimiento» en Observatorio Metropolitano (eds.), *El mercado contra la ciudad*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2016].
López Sánchez, Pere (1986), *El centro histórico: un lugar para el conflicto. Estrategias del capital para la expulsión del proletario del centro de Barcelona: el caso de Santa Caterina y el Portal Nou*, Barcelona, Edicions Universitat Barcelona.
Maitland, Robert (2010), «Everyday life as a creative experience in cities», *International Journal of Culture, Tourism and Hospitality Research*, vol. 4, núm. 3, pp. 176-185.
Makhlouf de la Garza, Muna (2014), «Transformaciones urbanas y procesos de gentrificación desde la resistencia. Aproximaciones a un movimiento vecinal en la Barceloneta», *Contested-Cities, Working Paper*, núm. 14012; disponible en Internet.
Mitchell, Don (2003), *The right to the city: Social justice and the fight for public space*, Nueva York, Guilford Press.
Montaner, Josep María (2014), «La burbuja hotelera», *El País*, 10 de abril; disponible en Internet.
______ (2004), «La evolución del modelo Barcelona», en Jordi Borja y Zaida Muxí (eds.), *Urbanismo en el siglo XXI: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona*, Barcelona, Ediciones UPC, pp. 203-220.
Morell, Marc (2014), «El trabajo de la gentrificación. Un bosquejo en torno a la formación de un sujeto histórico urbano», *Contested-Cities, Working Paper*, núm. 14002; disponible en Internet.
Padrón, Diana (2013), *Menos es más*; disponible en Internet.
Palou i Rubio, Saida (2012), *Barcelona destinació turistica. Un segled'imatges y de promoció pública*, Girona, Vitel·la.
Sassen, Saskia (1999) [1991], *La ciudad global*, Buenos Aires, Eudeba.
Smith, Neil (2012) [1996], *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*, Madrid, Traficantes de Sueños.
Taller contra la Violencia Inmobiliaria y Urbanística (2006), *El cielo está enladrillado. Entre el mobbing y la violencia inmobiliaria y urbanística*, Barcelona, Bellaterra.
Unió Temporal d'Escribes (2004), *Barcelona marca registrada. Un model per desarmar*, Barcelona, Virus Editorial.
Venturi, Robert *et al.* (1978) [1972], *Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica*, Barcelona, Gustavo Gili.
VV. AA. (2004), *La otra cara del Forum de les Cultures, S.A.*, Barcelona, Bellaterra.
VV. AA. (1996), *Anàlisi económica de les actuacions urbanístiques a Ciutat Vella*, Barcelona, Departamentd'Economia Aplicada de la UAB.
Ward, Stephen (2006), «Cities are fun!: Inventing and spreading the Baltimore model of cultural urbanism», en J. Monclús y M. Guàrdia (eds.), *Culture, urbanism and planning*, Aldershot, Ashgate, pp. 271-286.
Zukin, Sharon (1995), *The cultures of cities*, Oxford (UK), Blackwell.

2. Tarragona: De la bicefalía de la ciudad portuaria a la bicefalia de la ciudad postindustrial

Miguel González Márquez

De plaza fuerte a ciudad portuaria: la ciudad durante el primer capitalismo industrial

Las ciudades, como comunidades humanas y como escenario de sus interacciones, han ido moldeándose según los procesos de producción económica y reproducción social, un hecho que ha generado ríos de tinta desde diferentes disciplinas que sobre todo han tratado de fomentar su adaptación y aprovechamiento según la realidad de cada momento. «Es el espacio y por el espacio donde se produce la reproducción de las relaciones de producción capitalista»[1], de modo que comprender las dinámicas socio-espaciales nos obliga a comprender las dinámicas del capitalismo del momento y viceversa. Por esa razón solemos ordenar los procesos de transformación de nuestras ciudades en un lógico paralelismo con la transformación del capitalismo. Nosotros, respondiendo a esta lógica, comenzaremos explicando a modo de introducción la transformación de una plaza fuerte en un puerto comercial que vivió la ciudad de Tarragona a partir del siglo XIX, con la consolidación de una nueva clase social, la burguesía, que requirió de fábricas, casas, oficinas y zonas de ocio adecuadas a la nueva producción y a las nuevas pautas de consumo. Este periodo es sobre el que se apoya la construcción de la imagen de la Tarragona tradicional a la que hoy se hace referencia y evoca de cara a la búsqueda de la propia identidad y de cara a la generación de plusvalías a través de la atracción de turistas e inversores. Posteriormente hablaremos de la industrialización de los años sesenta, que

[1] Lefebvre, 1974, p. 223.

supuso una transformación brutal que aun hoy es el principal condicionante del desarrollo urbano y en buena medida social; y acabaremos con el proyecto neoliberal de la construcción de una imagen de marca para su inclusión en los circuitos de inversión y turismo transnacional.

Respecto a este primer periodo que debemos relacionar con las revoluciones industriales, Munford afirmó que «el ritmo maníaco-depresivo del mercado, con sus arrebatos e interrupciones, fue el que dio tanta importancia para la industria al gran centro urbano»[2], donde se acumulaba producción, mano de obra y consumo. Esta primera fase de industrialización tuvo, como en otros muchos núcleos, un fuerte impacto en la planimetría, el paisaje y la sociedad de Tarragona. Supuso la consolidación de un plano bicéfalo y de un paisaje marcado por el neoclasicismo tardío y el modernismo, así como por una diversificación social.

La ciudad amurallada heredada del periodo medieval (la denominada Part Alta, que deriva a su vez de la contracción de la ciudad romana) y mantenida por su carácter de plaza fuerte, fue superada cuando sus defensas quedaron en evidencia tras la invasión napoleónica, que supuso un duro golpe a la demografía y la economía de la ciudad. Las primeras pistas de la tendencia expansiva de la ciudad las encontramos en la proyección y consolidación de la Rambla Vella tras el derribo de La Muralleta, una ampliación de la ciudad que señalaba la tendencia de urbanizar en dirección al mar, que iría perdiendo su significación negativa como espacio de inseguridad para ganarlo como espacio de producción.

La tendencia cambiaría con la restauración borbónica. El carácter conservador de Tarragona (hecho que debemos relacionar con la fuerte influencia de la Iglesia Católica desde la Edad Media con la figura del obispado y a la presencia militar derivada del estatus de plaza fuerte) hacía que la ciudad acumulase simpatías por Fernando VII a diferencia de la tendencia isabelina de la ciudad vecina y liberal de Reus. Este hecho hizo que tras la Guerra de la Independencia (Guerra del Francés para la historiografía catalana) se diera un giro respecto a la región por parte de la administración central, que favoreció a Tarragona con la conformación de la Junta de Obras del Puerto para desarrollar las instalaciones necesarias para convertirlo en enclave portuario frente a Salou, que era el puerto predilecto de la burguesía de Reus, de carácter comercial. Por aquel entonces el dominio de Reus era indiscutible en el entorno ya que junto a Barcelona y Manresa conformaban los principales núcleos de la geografía catalana. Esa situación se rompió con el crecimiento de

2 Munford, 2012, p. 758.

Tarragona, pero no desembocó en un mayor equilibrio territorial ya que, aunque sí se llegó a una mayor cota de igualdad entre estas poblaciones vecinas, ambas quedarían eclipsadas por Barcelona.

La ciudad tendría desde ese momento dos núcleos, por un lado, lo que se conoce como la Part Alta, la ciudad amurallada (sobre el montículo que favorecía su misión defensiva, parte vinculada sobre todo al trabajo agrícola y al resto de oficios), que rompería sus límites con los Ensanches de las Ramblas (aprobados en 1864) y el Paseo de las Palmeras en su entorno inmediato. Se trataba de nuevas zonas que responderían a las pautas de consumo del sector social en alza, la burguesía, que requería de nuevos espacios urbanos acordes con las tendencias estéticas e higienistas del momento. Por otro, la zona portuaria, que se desarrollaría tras un talud (un desnivel convertido en cantera de donde muchos reos extrajeron las piedras para las obras del puerto), sobre la zona del viejo puerto romano. Esta zona se compondría, a su vez, del Barri de la Marina (el primer nombre del actual Barri del Port) y del Serrallo[3]. Solo la calle Unió enlazaba las dos zonas de la ciudad: la histórica vinculada al campo y a la administración y la nueva vinculada a la industria y el comercio.

El Barri de la Marina podría dividirse en dos áreas a su vez. La zona noble, que sería polifuncional con residencias y negocios (dedicados sobre todo a los servicios como casas de cambio, aseguradoras, oficinas de transporte, etc.), con su eje central en la plaza de los Carros y cuyos edificios (bloques en torno a cuatro plantas entre medianeras) destacan por su ornato y solidez. La zona obrera, que podemos situar en las manzanas interiores entre la calle del Mar y el talud y cuyo eje principal sería la plaza dels Infants, acumulaba las funciones residencial y fabril con bloques de angostas viviendas con negocios en los bajos que lindaban con fábricas como la de Chartreuse o las Bodegas De Muller. El primer edificio del barrio sería la Aduana, en la plaza de los Carros, que se comenzaría en 1774 dando origen al posterior desarrollo del barrio en las siguientes décadas con la consolidación de la calle Reial. Sobre esta zona de la ciudad, en el extremo norte del barrio, se establecería la estación de ferrocarril en 1856, un elemento clave para el desarrollo industrial y portuario de la ciudad que marca el urbanismo de nuestros días ya que el trazado de las vías corta la relación directa de la ciudad con sus playas.

La zona portuaria acogería nuevos moradores que, atraídos por las mismas obras del puerto o por el progresivo crecimiento económico de la incipiente industria (sobre todo basada en frutos secos, vinos y aguardientes), se entremezclaron con los autóctonos en un nuevo espacio lleno de actividad. El barrio sería

[3] La génesis de la zona portuaria ha sido ampliamente documentada por Escoda y Baiges, 2005.

poblado tanto por obreros como por nuevos y viejos comerciantes o aristócratas dando muestra de la tendencia escasamente segregacionista del urbanismo del momento. Oficinas, aseguradoras, edificios administrativos, barcos mercantes, almacenes, pensiones, bodegas, carpinterías de ribera y tonelerías supusieron un gentío (con una presencia de forasteros que hasta entonces la ciudad no había vivido) que requirió de tabernas y burdeles, los negocios más presentes en la memoria histórica de la ciudad respecto a la zona.

Más allá del muelle de carga se iría consolidando el Serrallo, que comenzaría como asentamiento temporal de los trabajadores de la pesca, sobre todo de los más pobres, que malvivían en pésimas condiciones ya que se trataba de construcciones de baja calidad para guardar las artes de los armadores, que vivían en edificaciones más consistentes en la Part Alta. Las barracas estaban justo en el emplazamiento elegido para el nuevo puerto, por lo que la misma Junta de Obras obligó a desplazarlas en dirección al río, junto al viejo baluarte del Llazaret. Este asentamiento se convertiría en un barrio de pescadores (aunque su aislamiento respecto a la ciudad por el trazado del tren y la lejanía, le dio más carácter de poblado que de barrio) de pequeñas y precarias viviendas que acabarían consolidándose. La máxima expresión de la consolidación del Serrallo sería la edificación de la Iglesia de Sant Pere en 1878.

Planimétricamente, la ciudad no vivió transformaciones notables durante la primera mitad del siglo XX, salvo la progresiva consolidación de la unión entre la Part Alta y el Barri del Port, así como un leve crecimiento de baja densidad en dirección norte, donde la burguesía buscó segundas y nuevas residencias. Sí tuvo impacto paisajístico la consolidación de la Rambla Nova, que si bien se planificó en la segunda mitad del siglo XIX frente a la antigua muralla de Sant Joan, se desarrollaría durante las primeras décadas del siglo XX como nuevo eje frente a la primera Rambla Vella[4]. Las formas modernistas e historicistas se repitieron en las edificaciones de la época en el Barri del Port con ejemplos como los edificios de la Junta de Obras del Puerto, el edificio de las Carretas o la Sede del Banco Hispano Americano[5]. En esas primeras décadas del siglo XX se dieron también edificaciones ligadas al fenómeno de las cooperativas, ya fueran cooperativas de viviendas (como por ejemplo las Casas Baratas situadas junto al penal) o cooperativas de consumo (con edifi-

4 En la nueva rambla se acumularían edificaciones de corte historicista (como el edificio de la actual Cámara de Comercio, la casa de Antoni Rosell Fortuny), modernista y regionalista (como el colegio de las Teresianas o el Teatro Metropol), así como otros eclécticos (sobre todo edificios residenciales entre medianeras como las Casas de Morera Llauradó o Bru Rosell por ejemplo), dando como resultado un Ensanche peculiar por su variación de estilos.

5 De Ortueta, 2006.

cios como el actual Teatre Magatzem, perteneciente a la Cooperativa Obrera Tarraconense). La Guerra Civil detuvo la transformación creativa de la ciudad y la inmediata posguerra consistió sobre todo en la construcción de un paisaje fiel a la nueva memoria histórica que promovía el régimen (con monumentos y cambios de nombre del callejero) y la reconstrucción, por ejemplo, del puerto de la ciudad.

Hasta los años cincuenta no se verían movimientos significativos, etapa en la que el Instituto Nacional de la Vivienda, la Obra Sindical del Hogar y las Cajas de Ahorros y Pensiones comenzaron su política de viviendas[6], como por ejemplo las viviendas de la Virgen del Carmen del Serrallo para pescadores o las de los trabajadores ferroviarios. Como indican diversos autores, las iniciativas fueron insuficientes ante un gran déficit de vivienda producido por la atracción a la ciudad de trabajadores rurales, hecho que desembocó en la formación de asentamientos chabolistas, como los de la platja del Miracle o los de la zona de la Tabacalera.

Las riberas del río seguirían dedicadas al cultivo con pequeños huertos o a la producción con fábricas como la Tabacalera o la azufrera. El Serrallo también ampliaría su actividad con los Astilleros Tarragona y con la construcción del muelle de pescadores sobre la vieja playa. La motorización de la flota pesquera (que se consolida a partir de los años cincuenta), la urbanización del muelle de pesca y las crecientes actividades vinculadas con el sector (como la construcción de embarcaciones o el negocio de las conservas) implicaron que este barrio de pescadores se convirtiera en un sitio atractivo para las gentes del mar, que aumentarían su número con migraciones del entorno inmediato (sobre todo de la zona de L'Ametlla de Mar) y de otros puntos del Estado (especialmente de los municipios de Garrucha en Almería y Águilas en Murcia). El apogeo del barrio respecto a su población y su actividad iría de la mano con el *boom* que la pesca vivió desde los años sesenta hasta los ochenta.

Las dos Tarragonas: la industrialización tardía y el asomo del turismo

La década de los sesenta rompió la tendencia de las dos anteriores con la reducción del sector agrario y el fin del modelo autárquico que el régimen franquista mantuvo desde el fin de la guerra. Los planes de industrialización diseñados por los tecnócratas del Opus Dei (donde no debemos obviar

[6] Tatjer, 2005.

la presencia del tarraconense López Rodó), se materializaron en Tarragona con especial relevancia ya que no contaba con una amplia tradición industrial como la que vivían ciudades como Barcelona o Bilbao. Para el economista Jordi Rosell, la decisión de situar el polo industrial en el Camp de Tarragona deriva de la existencia de «el sector químico de Barcelona y su aglomeración». Según el autor, «la gran industria del Camp no dispuso de beneficios otros que los derivados de la proximidad y buena comunicación con los mercados consumidores»[7], un hecho que reafirma la situación periférica de la ciudad, a la que planifican su futuro desde fuera.

La industria pasó a ser el eje indiscutible de la economía de Tarragona ciudad, que se introducía en los mercados internacionales con el impulso de grandes multinacionales de la química y la energía como Dow, Hoechst, BASF o Bayer, que se asentaron en un gran polo químico situado en el río Francolí. Para no salpicar negativamente las zonas costeras, que vivían un crecimiento relevante a la vez que el mismo sector turístico, se decidió situar la petroquímica de REPSOL en La Pobla de Mafumet (aunque también del Morell y Constantí) y no en el Francolí. Este complejo equilibrio entre lo industrial y lo turístico pervive hoy cuando se rescata una y otra vez la poca idoneidad del paso de las vías del tren por todo el frente marítimo urbano, haciendo difícil la adecuación del paisaje a los cánones de consumo del turista actual.

La repercusión de la industrialización es el mayor hito social y urbanístico de la ciudad, pues implicó la casi duplicación y diversificación de la población desde 1960 a 1981, como también sucedió en pequeños núcleos como Constantí o el Morell, vinculados por cercanía con las instalaciones de la industria petroquímica emplazada al norte[8].

En cuanto a las dinámicas socio-espaciales, este hito implicó el regreso del plano bicéfalo con el desarrollo de los Barrios de Poniente a partir de los años cincuenta (las primeras viviendas de Torreforta, por ejemplo, son del año 1953, como sucede en Bonavista), cuya consolidación tendría lugar en la siguiente década. Aparecería entonces lo que denominamos «las dos Tarragonas», la histórica ciudad catalanoparlante situada en la margen norte del Francolí y otros asentamientos dispersos en la margen sur de corte social castellanoparlante o *xarnega* si usamos los términos del momento aún con su negativa significación. Se trata de un caso exagerado de segregación socio-espacial, dos realidades en un mismo municipio.

7 Rosell, 1984, p. 95.

8 Roquer y Clavé, 2000.

Hoy se consideran Barrios de Poniente a todos los situados al otro lado del río, aunque sus características son distintas al menos en origen. Además se desarrollaron los barrios periféricos de la margen norte del río, Sant Pere i Sant Pau y Sant Salvador. El primero daba en origen solución al chabolismo de la platja del Miracle con promociones públicas de viviendas sociales de 1961. Éstas serían eclipsadas diez años después por las promociones de urbanizaciones (con espacios públicos de calidad y un diseño arquitectónico más cuidado que el de los polígonos de viviendas del régimen) a modo de cooperativa, que subieron el valor del conjunto del barrio y las consideraciones al respecto. Sant Salvador, que se hizo alejado y sin apenas conexiones a unos kilómetros de la zona norte de la ciudad, y que pretendía ser una especie de urbanización de retiro, perdió valor con el posterior emplazamiento del núcleo petroquímico de Repsol. El proyecto de elitizar esa zona como área de viviendas para rentas altas se rescató con la urbanización contigua de Sant Ramon en los años 90.

Bonavista (que pertenecía al actualmente independizado municipio de la Canonja, entonces pedanía) se caracterizó por la parcelación de privados que se beneficiaron notablemente de la llegada de nuevos pobladores a través de la venta de suelos. Los nuevos vecinos, que desarrollaron poco a poco un verdadero poblado de autoconstrucción a partir de los años sesenta, fueron en su mayoría andaluces de origen rural vinculados al oficio de la construcción, aunque existían otras procedencias de otras partes del Estado. Bonavista fue el barrio más estigmatizado hasta los años noventa, especialmente por un núcleo chabolista que se consolidó con el posterior desarrollo de viviendas sociales para solventar problemas de chabolismo y que se convirtió en uno de los supermercados de la droga, el barrio de la Esperanza, que sería derribado en 1995. Su aislamiento lo mantenía en una especie de estatus liminal que se asociaba a la pobreza y lo delictivo. Las paupérrimas condiciones del espacio público y el contraste cultural hacían del barrio una especie de poblado respecto al cual la ciudad vivía de espaldas[9]. Torreforta (que a su vez dista notablemente de Bonavista) también creció tomando como eje las primeras viviendas, situadas junto a la vieja torre de vigilancia del siglo XVII, en torno a las cuales se dieron viviendas de protección oficial y promociones de privados. El fenómeno de las barriadas también se hizo presente en esta margen del río con promociones posteriores (sobre todo a partir de los años setenta) como las de Icomar, Riu Clar, La Floresta, La Granja y Camp Clar, donde se repite la estética de los bloques formando colmenas que podemos ver en las periferias de la mayoría de municipios españoles.

9 Pujadas y Bardají, 1985.

Los Barrios de Poniente, como indican aún algunos ancianos de esta zona, estaban faltos de urbanización y de servicios. Su ilegalidad encubierta (con un tácito acuerdo entre parcelistas y el régimen en pro de la creación de plusvalías) hizo que no quedasen incluidos en los planes urbanísticos hasta que, tras la transición del régimen franquista, los problemas comenzaron a llegar a la prensa de la ciudad a través de las protestas de los vecinos, que mantuvieron pulsos con la Administración. El movimiento vecinal, que era una de las pocas formas de asociación posible bajo el régimen franquista, reclamó con intensidad la solución a los déficits que arrastraban desde sus orígenes, que iban desde el alumbrado, el agua y el espacio público hasta servicios médicos o centros de enseñanza. El clima de conflicto fue apaciguándose a partir de las primeras legislaturas del alcalde socialista Recasens, que ha pasado a la historia reciente, según muchos informantes (sobre todo de la Tarragona de la margen norte del río), por dar un «trato de favor» a los Barrios de Poniente, cuyas condiciones eran prácticamente desconocidas para el resto de la ciudad. Como señalan algunos representantes vecinales actuales, la generación de asociados que lograron notables mejoras dando visibilidad al conflicto derivado de los déficits (la que ha pasado a la memoria como una especie de «Edad de Oro» del movimiento vecinal) fue desarticulada a través de la absorción de sus más destacados líderes por parte de los partidos y sindicatos mayoritarios, que ofrecieron un espacio de más poder en la ciudad.

La etapa de notable crecimiento industrial acabaría con el rebote de la crisis internacional del crudo, que coincide con la transición política del régimen franquista. El sector industrial comenzaría entonces a contraerse generando altas tasas de desempleo a diferencia del sector terciario, que tendería a crecer, sobre todo ligado al fenómeno turístico y a la necesidad de servicios derivada de un aumento de la capacidad de consumo y de densificación de la población urbana. Este proceso implicó una diversificación de la población de la ciudad.

El fenómeno turístico, especialmente notable en los municipios costeros como el nuestro, implicaría la construcción de alojamientos, restauración y actividades lúdicas, así como el desarrollo de la actividad inmobiliaria[10]. En el caso de Tarragona debemos aclarar que si bien la ciudad no se vio especialmente afectada por el sector turístico y sí por el desarrollo industrial, su entorno costero pronto se fue transformando con notoriedad de cara a la atracción de visitantes españoles y extranjeros. Al turismo de playa del entorno hay que sumarle la apertura de Port Aventura, que se convertía en el gran parque de atracciones de Cataluña tras la explosión de Barcelona como ciudad global. El núcleo urbano

10 Del Amo, 2003.

de Tarragona no disponía de espacios naturales tan atractivos y equipables: la margen sur del río estaba ocupada por el polo industrial y el puerto, la platja del Miracle estaba aislada por las vías del tren y contaba con problemas de barranquismo, la de la Arrabassada no contaba con accesos ni urbanización y la platja Llarga estaba semiaislada. Hay que tener en cuenta que el modelo turístico del momento no estaba orientado al consumo cultural sino al recreo de sol y playa. Eso hizo que los mismos tarraconenses buscasen su veraneo fuera de la ciudad, como los nuevos visitantes transnacionales. El caso más relevante del contexto metropolitano de la conurbación Tarragona-Reus es el desarrollo de Salou, que pasa de enclave histórico para el veraneo de la burguesía del entorno (con segundas residencias de baja densidad) a ser progresivamente una referencia para el turismo internacional con equipamientos hoteleros de gran capacidad y un gran desarrollo urbano.

La Tarragona neoliberal: la renovación urbana, los barrios periféricos y las nuevas áreas de crecimiento

> En materia de inversiones, empleo, educación, sanidad, información y ocio, muchas de las decisiones esenciales las toman día a día estados mayores o cenáculos privados que reducen a nada la soberanía popular en la que supuestamente se basan nuestros regímenes «democráticos».[11]

No fue hasta 2007 cuando la sociedad civil tarraconense se plantó con decisión ante el frenético ritmo de la especulación inmobiliaria que transformaba el territorio en nombre del desarrollo cada vez con más autoritarismo. Un plan urbanístico agresivo y escasamente participativo junto a numerosos casos de corrupción llevaron a reacciones y movilizaciones ciudadanas que implicaron un cambio de gobierno en busca de otra forma de concebir y transformar la ciudad. El POUM del año 2007, que ha tardado doce años en aprobarse tras numerosos conflictos, nos sirve de presentación para comprender la direccionalidad del modelo: una vez que el suelo urbano no consolidado estaba prácticamente agotado por el negocio inmobiliario (proceso que abordaremos en un epígrafe posterior), se apostó por expropiaciones masivas para subir la edificabilidad del suelo disponible, incluso atentando contra el patrimonio etnológico[12]. Con

11 Garnier, 2011, p. 35.

12 Un ejemplo es la voluntad de derribar las Casas Baratas, con valor etnológico por ser muestra del fenómeno de las cooperativas obreras como explica Jordi Gavaldà (2007); así como la hilera de la calle Montblanc en Torreforta, origen del barrio y referente de su memoria.

la legitimación de los periodos de exposición pública y la participación dirigida de mesas sectorizadas, el Ayuntamiento justificó su decisión que se encontraría con una movilización ciudadana de carácter reactivo en defensa de sus propiedades. Por esas fechas también se presentó un proyecto de frente marítimo típico del urbanismo espectáculo mientras se mantenía un conflicto por la urbanización de la última parte relativamente virgen del litoral, la platja Llarga, donde se pretendía levantar un parque de viviendas de lujo. También entonces tuvo que dejar su cargo el concejal de urbanismo convergente por favorecer con el proyecto de urbanización de Terres Cavades a una empresa familiar, con presiones para la compraventa de suelo que iba a recalificarse. Se trata, sin duda, de una etapa de clara visibilidad del conflicto urbano, sobre todo derivado de la urbanización autoritaria del *boom* inmobiliario.

A esas alturas la ciudad había consolidado nuevas áreas de crecimiento y había emprendido procesos de renovación sobre el suelo urbano consolidado generando enormes beneficios a propietarios y promotores a la vez que remarcaban el fenómeno de la segregación. El aumento de la actividad económica derivada del «tsunami urbanizador»[13] implicó una gran atracción de migrantes transnacionales que diversificarían el mapa cultural de la ciudad y participarían como mano de obra en el acelerado ritmo de construcción que alteraría el paisaje urbano. Se estaba formando lo que el mismo Ayuntamiento denomina en su web una «ciudad cosmopolita» que, como veremos, responde más a una ciudad multicultural segregada que al ideal intercultural integrado. Recorramos el proceso.

El neoliberalismo, caracterizado por una alianza entre los capitalistas y el poder político (cuando pueden diferenciarse, pues ha quedado claro que la línea entre inversores y políticos es porosa) a favor de la creación de plusvalías incluso a través de la privatización de bienes básicos para la reproducción social, llevaba años moldeando la ciudad sin causar demasiado revuelo a través del efectivo chantaje del empleo.

El gobierno catalanista y conservador del alcalde Nadal (1989-2007) dio un giro respecto al periodo anterior acorde con la deriva de la política urbanística catalana, cuyas tendencias se marcaban desde la capital. Se trata del paso del urbanismo resolutivo al urbanismo de marketing y especulativo. Mientras que el socialista Recasens abordó los déficits concretos de los barrios haciendo lo que se ha llamado urbanismo de microcirugía, lo que Capel identifica con «el urbanismo de urgencia de los años 80 influido por la presión vecinal y la necesidad de atender los grandes déficits existentes», la apuesta del conver-

[13] Fernández Durán, 2006.

gente Nadal sería por un urbanismo muy expansivo y especulativo. Como indica el autor, «en esos años noventa se observa un nuevo interés del capital privado por la ciudad y una mayor osadía en su actuación, una vez alejado ya el peligro de la izquierda que apareció en la transición»[14].

Invocaciones a un «tarragonisme radical i brillant», en palabras del mismo alcalde Nadal, ocultaban procesos especulativos con altas dosis de corrupción política (con sentencias judiciales en firme inclusive) bajo la manta del patriotismo local. La máquina de crecimiento estaba encabezada sobre todo por el mismo alcalde Nadal, el concejal de urbanismo Ángel Fernández y el mayor constructor y propietario de la ciudad José Luis García, que además era presidente del club de fútbol Nástic (donde también era directivo el concejal de urbanismo)[15]. La buena racha y posterior ascenso del Nástic en 2006 sirvió también para reforzar ese patriotismo local y la sensación de éxito que cubre por lo general los grandes procesos especulativos.

Respecto a la movilización social en relación con la concepción de la ciudad, el gobierno neoliberal aplicó la estrategia del «divide y vencerás» con un cambio en la normativa que permitía crear asociaciones de vecinos con escasos miembros, de modo que se darían duplicidades de asociaciones (incluso dos federaciones a su vez, la tradicional, vinculada a la izquierda, y una escisión posterior vinculada con los nacionalistas conservadores) y con ello la posibilidad de la administración de recurrir a unas u otras asociaciones para legitimar proyectos según la conveniencia del momento. Los conflictos se harían ahora más visibles a través de plataformas creadas *ad hoc* para la resolución de problemas concretos, a veces con la complicidad de sectores vecinales y otras no.

Comenzaría entonces el urbanismo expansivo y de grandes proyectos cuyos objetivos fueron crear plusvalías inmobiliarias y la inclusión de Tarragona ciudad en los circuitos turísticos a través de la construcción de una imagen de marca basada en los particularismos para resultar atractiva a los flujos con parada en Barcelona o en la Costa Daurada. Tarraco, ciudad romana, se reivindica en el plano entre la modernista Reus, el veraneo de sol y playa y la ciudad global de Barcelona. Un ejemplo de ello es el fomento de actividades turísticas, como el festival Tarraco Viva, que exaltan esa parte de la historia, aun poseyendo patrimonio de otra índole que podemos considerar relevante.

---

[14] Capel, 2007.

[15] Logan y Molotch, 1987.

El llamado «modelo Barcelona», paradigma del urbanismo para la adaptación a la etapa informacional del capitalismo, aterrizaba en Tarragona pocos años antes de que la Ciudad Condal cobrase el actual protagonismo. Comenzaría entonces el gran contraste entre las operaciones en la periferia y el urbanismo espectáculo, basado en la creación de hitos arquitectónicos y resignificaciones de espacios centrales, campañas comunicativas, grandes eventos y la construcción simbólica de la ciudad a través de procesos de patrimonialización (tanto de bienes tangibles, como los monumentos, como intangibles, como los *castells*) y el fomento de rituales colectivos altamente tutorizados. Luego vinieron las candidaturas, una exitosa a los Juegos del Mediterráneo 2017, y otra a Capital Cultural Europea, que más bien logró despertar alguna risa entre los sectores culturales de la ciudad que esperaban el fracaso.

El modelo llegó para quedarse como podemos contrastar con las dinámicas del equipo socialista, en el gobierno a partir del año 2007, que no cuenta con los recursos suficientes para emprender proyectos con la fuerza del periodo de falsa bonanza económica. De hecho hay voces que remarcan su inoperancia, su falta de decisiones y de movimientos. Pero muchos de sus pasos muestran su forma de comprender la ciudad. Tres ejemplos lo corroboran: en primer lugar, su fiel adhesión al proyecto de BCN World (segregador y elitizador además de contrario a las directrices de los planes estratégicos aprobados) a favor de los beneficios de los capitalistas (empresas transnacionales del ocio y La Caixa). En segundo lugar, la suma al marketing que ofrece hoy el tema de las *Smart Cities*, que responde más a una cursilería interesada de cara a una campaña comunicativa y de prestigio que a la resolución de necesidades de la ciudadanía[16]. Por último, los Juegos del Mediterráneo: el mismo equipo de gobierno proyectó, antes de tomar consciencia de la gravedad de la quiebra económica del país, enormes obras (una villa olímpica, un nuevo estadio, pistas cubiertas, etc.) que generarían pingües beneficios. Hoy, resignados, se presume del reciclaje y el escaso impacto urbanístico del evento.

La renovación urbana: la Part Alta y el waterfront

La renovación urbana, como el conjunto de operaciones urbanísticas sobre la ciudad consolidada para transformarla, suele ser, como señala Neil Smith, un eufemismo que podemos traducir como proceso de gentrificación o elitización[17], que viene a ser el desplazamiento de gentes con rentas bajas desde

[16] Borja, 2013.

[17] Smith, 2012, p. 77.

las zonas donde viven a otras peores una vez revalorizados los suelos que antes ocupaban. Las zonas más atractivas de la ciudad, ya sea por su posición respecto al resto del núcleo o por su calidad paisajística, suelen vivir procesos semejantes que desembocan en la revalorización al alza del suelo. Se trata de la lógica de vaciar y llenar propia de la urbanización neoliberal[18], de la destrucción creativa en pro de la creación de riqueza. Este fenómeno, ya sea por acción o por omisión, suele estar presente con diferentes grados en las ciudades neoliberales, que acentúan la mercantilización de la urbe respecto al consumo de suelo y al consumo de usos urbanos.

No debemos imaginar un fenómeno del todo consolidado, aunque sí pueden reconocerse estas tendencias, sobre todo en zonas como la Part Alta, que ha vivido el fenómeno con más intensidad que otras que acumulan menos *genius loci*. No obstante, el fenómeno puede reconocerse también en el Barri del Port y el Serrallo, que si bien no han recibido inversiones tan notables como la ciudad amurallada, son observados con atracción por los especuladores que aguardan una gran operación pública en el frente marítimo [*waterfront*] que revalorice la zona aún más.

La Part Alta hasta finales de los años ochenta contaba con una población envejecida de bajas rentas que habitaba en viviendas en malas condiciones entre solares hechos basurales, donde además contaban con pocos servicios públicos y equipamientos. Hasta entonces, acumulaba significaciones negativas vinculadas a la marginalidad y la prostitución resaltadas desde un discurso higienista. A este hecho se le añaden los prejuicios étnicos respecto a la población gitana, que eran moradores (y propietarios) históricos del barrio. Jordà Fernández, por ejemplo, habla directamente de «degradación social»[19]. Sin embargo, el potencial especulativo hizo que se apostara con decisión por su renovación.

Se abordó con un lento programa de actuaciones que comenzaría en la etapa de Recasens con el Plan Especial de la Part Alta (PEPA), que sería continuado por el gobierno convergente. El plan pretendía renovar (y revalorizar) la zona dotándola de los servicios fundamentales como la mejora del alcantarillado, el alumbrado, colegios, centros de salud para la tercera edad, etc., así como la creación de espacios públicos mediante el derribo de casas y la rehabilitación de viviendas. La Administración centralizó en la zona diversos edificios administrativos (como el Consell Comarcal, el Conservatorio o el rec-

18 Franquesa, 2007.

19 Jordà Fernández, 2006, p. 166.

torado de la universidad), museos y salas (como el Museo de Arte Moderno o la Antiga Audiencia) que dan muestra de la voluntad de renovar sus usos y consideraciones. Las fiestas populares se promocionaron especialmente desde el gobierno local y se dotó a dichos acontecimientos de un bonito escenario.

Pero no sería hasta el año 2000 cuando llegasen inyecciones notables de dinero, pues en plena burbuja inmobiliaria se consiguió colmatar un proceso de patrimonialización del conjunto arqueológico por la UNESCO, que además de fondos aportaba marketing urbano. Aun con ruinas romanas expandidas por toda la ciudad, muchas de las edificaciones se encuentran en la Part Alta, donde se destinaron una buena parte de los fondos recibidos tras la declaración. La particularidad del patrimonio contrasta con la estandarización de las formas del espacio público. Suelos, barandillas, carteles turísticos y alumbrado muestran que la «urbanalización», el desarrollo urbanístico paisajísticamente intrascendente y desvinculado del devenir histórico[20], también se desarrolla en áreas centrales.

La Administración mejoró notablemente el espacio público y el patrimonio arquitectónico, un hecho que posibilitó que diversos inversores pudieran crear importantes beneficios con el negocio inmobiliario en una zona que ahora era atractiva. Estudiantes, nuevos negocios, locales nocturnos, pequeños bares y restaurantes, estudios y oficinas fueron sustituyendo los pequeños burdeles y almacenes. Promociones de renta libre desarrolladas sobre solares y rehabilitaciones elevaron el valor del barrio. Además el proceso elitizador se vio favorecido por el emplazamiento del nuevo campus universitario en la avenida de Catalunya, pues se convertiría en una zona atractiva para estudiantes que, si bien muchos se alojan en algunas viviendas de baja calidad, elitizan a través de sus pautas de consumo.

La Part Alta se convirtió en el espacio de visita obligatoria para el visitante y en el deseo de muchos tarraconenses, donde restaurantes modernos, tiendas de *souvenirs*, tiendas de autor y otros negocios al alza buscan emplazarse para aprovechar que, si bien desplaza fuera a muchos vecinos, el barrio absorbe hacia el interior a visitantes locales y forasteros al consolidarse como un espacio de consumo. Este proceso ha implicado el desplazamiento de antiguos vecinos en dirección a la periferia y la llegada de nuevos vecinos de rentas más altas que a su vez, y entre otros factores, se sienten atraídos por el pedigrí de los desplazados[21]. La quiebra de los mercados financieros internacionales

20 Muñoz, 2008.

21 Cambrón, 2011.

y la caída de la burbuja inmobiliaria han hecho que la tendencia perviva en el barrio (pues los agentes transformadores así lo conciben) aunque el ritmo de transformación se haya estancado, hecho que ha desembocado en que todavía convivan en el mismo espacio familias con capacidad de consumo muy diferente[22]. Pero también es, sobre todo desde el año 2000, el espacio donde se emplazan los centros sociales okupados[23] y los colectivos sociales, donde desarrollan sus actividades y generan discursos contra el mismo proceso de gentrificación y el urbanismo autoritario, cuestiones que se manifestaron en algunos lemas y pancartas durante la acampada del 15M como «On són els diners del Jaume I?» en referencia al caso de unos presupuestos hinchados de un parking proyectado en la Parte Alta que no se llegó a abrir pese a la cuantiosa inversión de 25 millones. Los Indignados también comprendieron que esta zona de la ciudad y las ramblas era el principal espacio público para la actividad política y acamparon frente al Ayuntamiento, en la plaza de la Font, posición logística muy favorable por la presencia cercana de las sedes de colectivos sociales como La Sageta de Fog, el Ateneo Alomá, La Culomera o Cal Pobre. La centralidad física y simbólica de la ciudad antigua y su ensanche hizo que la inmensa mayoría de las acciones políticas y simbólicas se concentrasen aquí, aun siendo conscientes de la segregación socio-espacial tan marcada de la ciudad, que llevó a trabajar en la periferia poco tiempo después, sobre todo en sentido informativo.

Una vez disponible el escenario ideal para visitantes y rituales festivos a través de la renovación urbana se optó, en la línea de lo que se estaba haciendo en la capital catalana, por una serie de regulaciones respecto a los usos del espacio público bajo la defensa del civismo y la convivencia: las Ordenances de civisme (2005). Los colectivos sociales no tardaron en reconocer aquí un mecanismo de represión de baja intensidad a través de multas revestido de un manual de buena ciudadanía. Se trataba en realidad de eliminar un elemento clave de la dinámica urbana y del espacio público, lo fortuito[24]. El documento, muy amplio en contenido (regula desde las reuniones en el espacio público,

22 *Ibidem*.

23 Las okupaciones vivieron unos años de relativa estabilidad con varios centros sociales de los que actualmente no sobrevive ninguno. El fenómeno de las okupas, de hecho, fue utilizado por el discurso urbanístico municipal como justificación del proceso gentrificador con tintes higienistas. Cada desalojo, incluso de las okupaciones con carácter residencial, ha sido comunicado haciendo especial hincapié en las condiciones de salubridad y los incumplimientos de la ordenanza, por ejemplo, en cuestiones de mascotas. Contrasta con el «toque de atención», también en presa, que la Guardia Urbana da a ancianas que alimentan gatos y palomas, un hecho igualmente prohibido.

24 Hiernaux, 2006.

las mascotas, el ruido, los residuos o el paisaje), no es aplicado con regularidad ni con simetría según actores y espacios[25].

El *waterfront*, el conjunto que forman el Serrallo y el Barri del Port, también vivió la renovación urbana con procesos inconclusos de gentrificación. También responde a la misma lógica: una omisión del poder político respecto a los propietarios, que ven más rentable la declaración de ruina que la rehabilitación; una estigmatización y la llegada, tras la inversión pública en equipamientos y en el espacio público, de especuladores del negocio inmobiliario.

En el Barri del Port, el aspecto degradado del paisaje (aun presente en manzanas completas y fincas abandonadas), la concentración de locales de ocio y los últimos pequeños prostíbulos, la ocupación de viviendas por parte de nuevos vecinos transnacionales, mayoritariamente magrebíes, la caída en desuso de las viejas instalaciones de las industrias (como la fábrica de Chartreuse, las Bodegas De Muller u otras destilerías) y el frenazo de la actividad portuaria a partir del desplazamiento de la mayoría de la actividad del puerto comercial a la otra margen del río, hicieron que el barrio sufriera una estigmatización que justificaba la necesidad de una inversión renovadora.

El emplazamiento hizo y sigue haciendo del barrio objeto de deseo de compradores y especuladores por ser el barrio histórico más cercano a la playa. No obstante, existe un inconveniente que ha mermado el ritmo frenético de la construcción: las vías del tren cortan el contacto directo del barrio y la ciudad con el mar, un hecho contraproducente para la creación de un *waterfront* acorde con los cánones actuales. Esto ha hecho que los inversores, en su mayoría, esperen a la intervención de los diversos poderes públicos pertinentes para el cambio del trazado de las vías, un hecho que promueven los agentes del sector turístico e inmobiliario al que se oponen los sectores industriales.

---

25 Así, mientras los sectores de la izquierda marxista anticapitalista (la izquierda independentista, en palabras del mismo sector) pusieron de manifiesto durante la etnografía la persecución de sus colectivos: multas por carteles, multas por concentraciones y actos, etc., con la ordenanza como principal mecanismo de represión, otros colectivos (por ejemplo de carácter pacifista o solidario) no han sido amonestados por la ocupación de la vía pública sin permiso o por montar un puesto informativo. Aun hoy, con juicios abiertos, se hacen conmemoraciones y campaña (por ejemplo la que se llevó a cabo por las detenciones del activista Jordi Romeu). Un ejemplo es el contraste entre la permisividad ante la acampada del 15M, las movilizaciones de platja Llarga y la represión inmediata del acto pacífico del colectivo feminista Cau de Llunes contra la presión visual frente a Bershka o los incidentes del activista Jordi Romeu, que llevaron a otra campaña de solidaridad por su absolución. Este nivel de represión también lo vivió el colectivo antimilitarista Patrimoni de la Pau en etapas de mayor conflictividad en acciones directas o por pintadas en 1997 o 2010 con condenas en firme a sus miembros.

No debemos entender que el proceso de renovación del barrio se genera exclusivamente desde la zona portuaria hacia el interior, pues hay que apuntar otra operación muy relevante en 1999: el Palacio de Congresos. Se trata de un equipamiento con el que se resolvía parte del desnivel de la orografía que aportaba un uso no portuario al lugar. Una gran instalación que los vecinos propietarios acogieron con entusiasmo por suponérsele la atracción de visitantes con alta capacidad de consumo. Además, el barrio quedaba conectado con la parte alta por escaleras mecánicas. La zona de la avenida Vidal i Barraquer y Pere Martell también expandían su caché hacia el interior. Las manzanas del Barri del Port que lindan con este vial fueron renovadas antes que otras interiores que resultaban aún poco atractivas por el entorno. A su vez, el barrio se dotó de espacios públicos renovados, instituciones públicas relevantes y amplió su centro de salud, hechos que han mejorado mucho la calidad de vida de la zona.

Aun así, sigue la sensación de tener tareas pendientes. El proceso de elitización y terciarización de la zona portuaria en desuso es un punto clave en la hoja de ruta del Modelo Barcelona. Los medios locales dan reflejo de cómo buena parte de la ciudadanía ha adquirido el discurso de la necesidad de contar con un frente marítimo conectado. Esa necesidad de vinculación con el litoral para el desarrollo urbano en el mundo actual es corroborada por la Ley de Puertos de 1992, que insiste en, además de contar con puertos de calidad por las ganancias que implica, la necesidad del ensamblaje de estos espacios tradicionalmente aislados con el resto de la ciudad a través de la adecuación de los Planes de utilización de los espacios portuarios y los Planes generales de ordenación. Tras el desplazamiento del peso de la actividad portuaria y la apertura de ese espacio vallado a la ciudad, se desarrollaron las obras del Muelle de Costa (que se transformaría en un atraque para yates de lujo) y el Puerto Deportivo, el primero con usos culturales y el segundo como espacio para el deporte náutico y su entorno como espacio para ocio nocturno. La conflictividad nocturna de los locales del Puerto Deportivo hizo que el fervor de la inauguración durase poco y que lo que en principio iba a resultar un atractivo a favor de la revalorización se transformase en un estigma y en un conflicto entre los empresarios de la noche, los usuarios y la vecindad.

El proyecto del muelle de lujo, llamado Marina Port Tarraco, trató de desarrollar de forma ilegal un negocio inmobiliario en la línea a la que estamos acostumbrados, un tema que a punto estuvo de costar el derribo de una parte. Su uso sigue estando por debajo de las expectativas y el coste. Hoy, no contentos con el doble tropiezo del Puerto Deportivo y de Marina Port, el Ayuntamiento está buscando apoyos para la construcción de un puerto para cruceros.

Pero el mejor ejemplo de las dinámicas del urbanismo neoliberal lo tenemos en el caso del proyecto de fachada marítima. El Ayuntamiento de Tarragona organizó un concurso de ideas para el diseño de un anteproyecto para reformar la fachada marítima en el año 2002 que ganó el estudio del arquitecto estrella Ricardo Bofill. El proyecto costaría 150 millones de euros. Pretendía la construcción de paseos, jardines con esculturas, zonas lúdicas y equipamientos públicos. Contaba además con un ascensor con una nueva terminal ferroviaria cubierta de cristal que se considero agresiva a la vista del entorno y fue rechazada. El atrevimiento de la «arquitectura de autor» es una constante en ese tipo de proyecciones que suele buscar generar una imagen inconfundible.

Hay además en este proyecto otro claro rasgo del urbanismo actual. Se pretendían construir viviendas y usarlas como motor económico del proyecto. Un 20 % serían de protección oficial y con las plusvalías del otro 80 % se pretendía financiar el coste de las obras a excepción del soterramiento del tren, que sería financiado por el Ministerio de Fomento. Los vecinos que vivieron los movimientos insisten en que, si bien tenían la promesa verbal de no ser desplazados, una nueva hilera de viviendas les dejaría en segunda línea de playa. Ese porcentaje nos muestra la voluntad elitizadora del proyecto a la hora de generar áreas de centralidad[26], que vuelven a destinarse a los sectores de mayor capacidad de consumo.

Ese mismo año se adjudicaron las obras del Serrallo a SATO, una actuación con un presupuesto de 3,5 millones que encajaba con la nueva marina de yates de lujo con que lindaba el barrio, hoy propiedad de un jeque qatarí que ha pasado a ser un personaje ilustre, aun sin verse, en la ciudad. Sus apariciones implican hoy portadas en el principal diario local y expectación en la zona portuaria, donde acumula poder suficiente como para pedir la retirada de grúas históricas por no encajar con su concepción espacial del muelle.

Encajaba también con la estrategia del Puerto, que había emprendido una ampliación del espacio y una diversificación de mercancías a la vez que se

26 La plaza de los Carros sería la mayor de la ciudad, con una zona verde y, además, un hotel de lujo y un gran auditorio. Se quería construir también una isla artificial que sería plataforma para bañistas y la base de la iluminación de la fachada marítima a la altura del Fortín de San Jordi. Esta iluminación nos hace ver la necesidad de la ciudad de construir un paisaje con identidad, un espacio reconocible que sumase a la solera del patrimonio un mensaje de modernización. En 2004 se creó una comisión especial para tratar esta cuestión desde el gobierno de la ciudad, el gobierno autonómico y el estatal; se presentaron los estudios técnicos y financieros acordados por oposición y gobierno local; y en 2006 se hizo un convenio entre el Ayuntamiento convergente y la Consejería primera del autonómico (ERC) que incluyó la creación de la Comissió de la Façana Marítima de Tarragona, grupo al que se incorporaría el Ministerio de Fomento, que invertiría 30 millones de euros.

remodelaba para apostar por el turismo de cruceros. La Cámara de Comercio impulsó una comisión de cruceros integrada por el Patronato Municipal de Turismo, TUI (operador británico de turismo), la Asociación de Empresarios de Hostelería, la Autoridad Portuaria, la Agrupación para la Promoción del Puerto de Tarragona y Port Aventura con el fin de publicitar a la ciudad entre los mayoristas de cruceros. Este proyecto se materializó y supuso, según quien escribe pudo vivir en primera persona, la subida del valor de las viviendas y la expulsión de inquilinos con rentas bajas a otras zonas periféricas.

El esbozo de Bofill se lanzó al espacio público comunicativo como proyecto estrella de cara a las elecciones municipales de 2007 con una fuerte campaña. Este fue paralizado tras la derrota electoral de sus promotores.

En la actualidad pueden verse solares cerrados, manzanas completamente renovadas con viviendas para consumidores de rentas altas (por ejemplo sobre las antiguas Bodegas De Muller) junto a otras edificaciones que esperan su declaración de ruina (por ejemplo las manzanas de la calle Lleó). La existencia de una amplia oferta de viviendas muy antiguas y el hecho de que el proceso de gentrificación no haya sido colmatado por los inversores a la espera de acuerdos sobre el desvío del trazado del tren hace que, aun cuando la tendencia es la subida del precio de la vivienda en la zona, el barrio cuente con los precios más asequibles del núcleo urbano de Tarragona. Eso ha hecho que sea atractivo para muchos trabajadores migrados, especialmente latinos y marroquíes.

Son muchos los negocios que responden a las necesidades de estos nuevos vecinos: locutorios, tiendas *halal* o bares latinos se alternan con los bares tradicionales del barrio, las pequeñas bodegas o los talleres mecánicos que allí se concentran. Este hecho ha llevado a que sea una de las zonas con más centros de culto religioso de minorías de la ciudad, un tema que genera cierta conflictividad entre los vecinos, que muestran su deseo de ser un barrio turístico. La diversificación religiosa del barrio ha generado expectación, especialmente ante el discurso alarmista y xenófobo de los sectores conservadores, que bajan al barrio a buscar coaliciones bajo el discurso de la xenofobia y la depreciación de la vivienda. El Ayuntamiento, que no quiere chocar con los intereses de los vecinos y propietarios de otros barrios, ha decidido abordar el tema con la periferización de los cultos minoritarios, sobre todo desplazándolos hacia los polígonos industriales[27], es decir, con más segregación en la «Tarragona cosmopolita».

27 La normativa municipal para los centros de culto, de 2014, obliga a que el solar no pueda compartir otros usos, de modo que quedan prácticamente excluidos del entramado urbano.

La deriva del Serrallo ha sido más completa. El tamaño reducido hizo que una inyección de dinero relativamente pequeña lograse transformar la dinámica del viejo barrio de pescadores. Éstos retiraron sus actividades del muelle, que quedó como espacio de paseo, hacia una nueva lonja situada en un extremo. Los bajos de los edificios que sirvieron como almacenes (en su mayoría propiedad de las dinastías de armadores y otras familias del barrio) se fueron convirtiendo en restaurantes, lo que desembocó en monofuncionalidad, pues la mayoría de servicios se desplazaron fuera. Aprovechando la tradición pesquera y restauradora, antiguos pescadores pivotaron hacia la restauración aprovechando los bajos de sus propiedades. Además se sumaron nuevos empresarios del sector. La Asociación de Restauradores y Comerciantes del Serrallo fue ganando la relevancia que la Cofradía de Pescadores fue perdiendo con la caída de la pesca respecto al barrio, un hecho que sirve como ejemplo de cómo el barrio ha pasado de ser pescador e industrial a turístico aun sin el proceso colmatado.

La ciudad residencial: el contraste entre «los barrios» y las nuevas áreas de crecimiento

Encontramos una gran evidencia de la influencia del modelo barcelonés y del carácter periférico de Tarragona en la repercusión directa de la reestructuración urbana derivada de las reformas destinadas a las Olimpiadas de 1992, un macroevento que potenciaría la notoriedad internacional y favorecería la recepción de turistas e inversores. Tarragona acogería muchas familias de etnia gitana en el ya estigmatizado barrio de Camp Clar, un sector de población desplazada por la Administración pública en un fenómeno de gentrificación sobre el espacio destinado a la nueva Villa Olímpica. Este hecho provocó reacciones y movilizaciones dentro de la vecindad, que se oponían a la acogida y acusaban a la Administración de acentuar el carácter marginal de su zona. «Los bloques de colores», como hoy se conoce en el barrio a los edificios que acogieron a estas familias, acumularían a partir de entonces todas las referencias negativas en el imaginario urbano que antes portaba Bonavista. Torreforta, por su parte, sería receptora más adelante de población de origen magrebí, cuyos pequeños negocios se reparten por el barrio. La asociación en el imaginario de la ciudad de Camp Clar con lo gitano y de Torreforta con lo magrebí se justifica con claridad paseando por la zona, aun siendo la población local la inmensa mayoría.

La percepción se suavizó tras la materialización de los proyectos derivados de la Llei de Barris (2004) para áreas con altos niveles de exclusión del gobierno tripartito (socialistas, republicanos y ecosocialistas, como se hacen

llamar), que aun resolviendo déficits notables mantiene la dinámica de buscar soluciones arquitectónicas a cuestiones mucho más complejas, si bien es cierto que la renovación del espacio público en Camp Clar es notable y cuenta con buenas referencias en el barrio[28]. La marginalidad, desde entonces, se asocia más a Sant Salvador, que sigue en un estado de semiaislamiento y es receptor de nuevos vecinos con altos niveles de exclusión. Solamente Sant Pere i Sant Pau, por su emplazamiento cercano al núcleo urbano histórico (explicación que podemos poner en duda o contrapesar con el hecho de que siempre fue el barrio mejor considerado de los Barrios y donde había rentas más altas), ha contado con una apuesta real por la diversificación de los usos y la descentralización[29]. Contrasta la multiculturalidad de los Barrios con la monoculturalidad de las nuevas áreas de crecimiento[30], donde los migrantes transnacionales se desenvuelven, no ya en el papel de vecinos, sino en el de trabajadores, especialmente en el sector de los servicios.

Las dos Tarragonas siguen vigentes y aumentan las diferencias socio-espacialesentre el centro y la periferia. «Los barrios», como se conoce en la ciudad a todos los núcleos dispersos respecto al núcleo principal, engordarían su población con la recepción de vecinos del núcleo histórico con dificultades para acceder a viviendas por la escasa edificación pública (que a su vez se concentra en la periferia), el desarrollo de nuevas zonas solo para vecinos de altas rentas y el abandono de muchas edificaciones residenciales para el aprovechamiento de sus solares una vez derruidos. El fenómeno se repite en otros municipios menores del entorno como La Pobla de Mafumet, Constantí, El Morell o Vila-seca, cuyas periferias se han llenado de tarraconenses atraídos por un menor coste del suelo. Pero no debemos pasar por alto que, aunque el fenómeno más extendido en cuanto a las residencias sea la tendencia centrífuga, en los Barrios, influidos por el imaginario urbano respecto a las zonas y sus significaciones, muchos consideran un triunfo vivir en el núcleo urbano principal e «irse del barrio» se convierte en toda una señal de prosperidad aunque, según qué zonas, no ofrezca mayor calidad de vida.

La urbanización permanente era la lógica económica dominante que, por más

28 Roquer, Gutiérrez y Muro, Alberich, 2014.

29 Mientras que Sant Pere i Sant Pau fue receptor de un campus universitario, los Barrios de Poniente han mejorado sin recibir actividades que se hayan descentralizado. De hecho, y resulta muy significativo, Camp Clar ha recibido una comisaría cuyas funciones administrativas no han sido desplazadas allí, sino duplicadas. Con la excepción del mercado de Bonavista de los domingos, de remarcada fama en el territorio, los tarraconenses del núcleo principal siguen sin tener que pisar la zona.

30 Roquer, Gutiérrez y Muro, Alberich, 2013.

que se tratase de orientar hacia el sector de los servicios como las instituciones europeas apuntaban (las mismas que favorecían la territorialización del capital transnacional en el ladrillo español), se basó en la construcción y la especulación hoy resumida bajo el concepto de «burbuja inmobiliaria». Pero el municipio de Tarragona, tanto por atascos políticos como por luchas y resistencias, ha vivido el tsunami con mucha más moderación que otros puntos de su entorno sobre los que se ha volcado la especulación, generando una expansión mucho más desproporcionada. La presión especulativa ha sido mayor sobre las zonas que ya contaban con una tradición turística, espacios donde se han encadenado planes parciales con alta repercusión sobre el territorio a partir de paseos, enlaces y expansiones de viviendas. Capitales externos e internos han invertido en el mercado inmobiliario litoral consolidando la relevancia funcional de la Costa Daurada y alimentando tal marca. Este hecho se convierte en un obstáculo para la consolidación de una marca propia de la ciudad de Tarragona según su voluntad, pues no responde tanto al veraneo como a ciertos rasgos culturales que la diferencian del entorno, factores que resultan menos atractivos funcionalmente al capital exterior, ya sea barcelonés o extranjero. Salou, Cambrils, L´Hospitalet de l'Infant y Miami Platja o Torredembarra acumulan más urbanizaciones nuevas que la capital provincial, aunque no debemos pasar por alto que en buena medida esto sucede por el bloqueo de proyectos de considerable envergadura (desde la villa olímpica para los Juegos del Mediterráneo a la zona de la Platja Llarga, una por falta de fondos y el otro por movilización ciudadana y cruces administrativos) que habrían eliminado la relativa excepción que la ciudad vive respecto al entorno.

Debemos resaltar el crecimiento de la ciudad en dirección al río a partir de la plaza Imperial Tàrraco, desde donde se proyectó la creación de un parque de viviendas para rentas altas con, tal y como explicaba una informante, «edificios de los que tienen nombre» en referencia al marketing de las promociones[31]. Desde la plaza Imperial se proyectan dos vías en dirección al río, avenida de Roma y avenida Francesc Macià, ambas consolidando una nueva área destinada a compradores con alto poder adquisitivo. La otra gran zona de crecimiento, también para rentas altas, es la que se dio en dirección al puerto con la prolongación de la calle Pere Martell y el PERI Jaume I-Tabacalera, que dejaba la avenida Vidal i Barraquer como nueva arteria de la ciudad. En cuanto al Serrallo, este

31 Los ejemplos más significativos son Torres Roma, Torres Jardín o Edificio Nuñez y Navarro. A estas promociones de viviendas se les asignan significaciones propias sin hacer barrio. No solo sucede en la zona de más nivel económico, pues las distinciones están también presentes en algunas urbanizaciones en barrios periféricos con cierto grado de exclusión cuando se desarrollan promociones de más nivel como sucede con Torre Nova en Torreforta, un conjunto de bloques cerrados.

crecimiento al que nos referimos, supuso el fin del «aislamiento» y la lejanía con el resto de la ciudad. El papel de facilitador del poder político que señalábamos como rasgo típico del neoliberalismo queda claro con estas operaciones, pues el activador fue en gran medida otro caso que ha acabado con el exalcalde Nadal y el concejal de urbanismo Ángel Fernández, entre otros, en los tribunales: la construcción del Parc Central a principios de los años noventa, una superficie comercial emplazada en unos terrenos comprados a Gas Tarraconense poco tiempo antes de revalorizarse por personal del Ayuntamiento.

También hubo un Plan Especial para intentar controlar la rápida expansión inmobiliaria en la zona de la Oliva. Se dio también un crecimiento considerable en la zona de Levante, en la Arrabassada y en la zona que va en dirección Altafulla, sobre todo con viviendas de baja densidad.

¿Y fue ante este ritmo frenético del desarrollo capitalista cuando se visibilizaron los desajustes del mismo capital?

Los defensores de la Estructura de Oportunidades Políticas mantienen que, si bien unas duras condiciones pueden conducir a la protesta social, las grandes movilizaciones se dan cuando se observan mayores cotas de influencia ya sea por la entrada en juego de nuevos actores, por la posible reestructuración del sistema político, la aparición de posibles aliados y/o a que se den fisuras en las élites[32]. Estas dinámicas pueden verse en los movimientos sociales de la Tarragona del final de la burbuja inmobiliaria que, aliados con mayor o menor conciencia a la oposición del momento (especialmente todos los partidos que se autoidentifican con la izquierda: ERC, PSC e ICV), presionaban por el derrocamiento del desgastado alcalde Nadal, que se encontraba envuelto en amplias sospechas con varios casos de corrupción urbanística abiertos y que ya habían costado destituciones y fracturas en el gobierno. Aquí debemos apuntar que, si bien en las luchas respecto a la concepción de la ciudad suele haber presencia de militantes proactivos, predomina la reactividad de la defensa de la propiedad (por ejemplo ante las expropiaciones del POUM 2007 o las presiones de Terres Cavades) o del paisaje (por ejemplo en el caso de Platja Llarga).

Antes de las movilizaciones masivas por las expropiaciones y Platja Llarga, aun con claros procesos de gentrificación, los conflictos a la hora de concebir la ciudad con sus formas y sus usos no fueron tan notables; no sería justo, sin embargo, pasar por alto un tema destacado en cuanto a los usos y funcio-

32 C. Tilly, L. J. Woody y F. Esteve, 2010.

nes de la ciudad encabezado desde 1997 por un colectivo llamado Tarragona Patrimoni de la Pau (un nombre muy significativo por coincidir con la etapa de las patrimonializaciones y el vuelco al turismo) que denuncia el uso del Puerto de Tarragona por barcos militares de Estados Unidos, cuestión que se agravó con la guerra de Irak.

Para que se volviesen a canalizar protestas significativas en la ciudad hubo que esperar, no ya solo a la quiebra del ladrillo y sus consecuencias (que desde 2008 eran evidentes), sino a que se diera cierto diagnóstico común de la situación que superase el concepto de crisis e introdujera el de estafa, un proceso al que llaman empoderamiento muchos de los sectores movilizados. Sería en 2011 cuando se dieran dos movimientos claves que reorientarían parte de las luchas: la fundación de la Plataforma Ciudadana por la Defensa de los Derechos Públicos (que nace vinculada a las protestas contra los recortes en el Hospital Joan XXIII) y el surgimiento, aproximadamente un mes después, del 15M. La confluencia de ambos sectores impulsó un nuevo marco de luchas contra las consecuencias de crack financiero y la dictadura del ladrillo: recortes, desahucios y privatizaciones. Si bien las protestas de las acampadas se centraban sobre todo en cuestiones vinculadas administrativamente al gobierno central y el autonómico del ámbito laboral y macroeconómico, desde los primeros días de acampada en la plaza De la Font se dieron llamadas a la movilización hacia cuestiones concretas que sucedían en la ciudad.

En las asambleas y en las comisiones de trabajo, los sectores más activos de la sociedad civil de la ciudad que allí participaban (de perfil proactivo y mucho más experimentados que la mayoría de los nuevos movilizados) insistieron en la necesidad de prestar atención a los casos concretos en los que se materializan las dinámicas que se denunciaban a nivel macro. No era dificultoso contar con ejemplos ya que por esas fechas existían conflictos urbanísticos con tintes de corrupción en los tribunales. Además se insistió en la necesidad de vigilar las operaciones urbanísticas que pudieran derivarse de la entonces recién ganada candidatura a los Juegos del Mediterráneo, entendidos como la única forma de que llegasen inyecciones fuertes de dinero, pues comenzaban a normalizarse los proyectos parados y las obras a medias como mapa político y urbanístico del momento. De hecho apenas se reconocen movimientos urbanísticos de relevancia desde el estallido de la burbuja con la excepción reciente de BCN World que, aunque esté emplazado fuera del término de la ciudad de Tarragona, se convierte en un proyecto (o más bien una incógnita, pues de momento todo es una campaña comunicativa de La Caixa y empresas amigas) donde la especulación a través del ladrillo, la segregación y la elitización del

litoral sigue como tendencia. Es el ejemplo de que la dinámica urbanística, aun con mayor grado de transparencia, prosigue en la misma dirección escasamente social y resolutiva; demuestra que si el gobierno socialista no ha continuado con el desarrollismo especulativo e insostenible es por falta de fondos. Las variaciones del proyecto urbano para los Juegos del Mediterráneo son un claro ejemplo, pues empezó con obras faraónicas y ha acabado con el discurso del reciclaje.

La ausencia de conflictos relevantes en relación con la política local hizo que se atendiese a nivel de acciones, sobre todo, a las movilizaciones que la Plataforma Ciudadana ya estaba llevando a cabo con encierros en centros de salud y escuelas, los servicios más perjudicados con los recortes sociales. Además empezaban a ganar mucho protagonismo en ese periodo las acciones y campañas contra los desahucios de la Plataforma de Afectados por la Hipoteca, que también convergió con los anteriores. La manifestación del 12 de mayo, de las más multitudinarias que se recuerdan en la ciudad, fue una verdadera demostración de fuerza que legitimaba el movimiento de cara a la ciudad.

La claridad de las propuestas de la PAH para interferir en el marco jurídico, el amplio número de afectados, su capacidad de crear unidad y su valía en el discurso como sujetos políticos, han hecho que sea el colectivo social más relevante de Tarragona en este momento y sus camisetas verdes han pasado a formar parte del paisaje del centro de la ciudad. De este modo, mientras que los colectivos y temas que tuvieron más relevancia al principio de las movilizaciones se han ido diluyendo (por ejemplo Democracia Real Ya o Juventud Sin futuro) y sus planteamientos han sido absorbidos por algunos grupos políticos, la PAH ha crecido mucho y cuenta con una visibilidad notable. Un progresivo proceso de socialización del problema ha hecho que este colectivo no sea reprimido en sus ejercicios de desobediencia civil, incluso desarrollando acciones en espacios de mucha visibilidad y significación.

En resumen podríamos afirmar que Tarragona, como ciudad intermedia y periférica, ha vivido las embestidas del capital global con base en el ladrillo, un hecho del que se deriva un enorme beneficio para las cabezas de las coaliciones desarrollistas (promotores, constructores y parcelistas) con el favor de sectores políticos locales (si es que pueden separarse) y en detrimento de los trabajadores que ven las consecuencias, sobre todo, en un peor acceso a la vivienda y una reducción (cuando no privatización) de los servicios públicos.

Bibliografía

Alonso Cambrón, Miguel (2011), «Sociofonía, identidad y conflicto. La vida sonora de la part alta», Tesis doctoral, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili / Departament d'Antropologia, Filosofia i Treball Social.

Amo Benito, Roberto del (2000), «La estructura funcional de las ciudades catalanas de los años noventa: un estudio a través de los cocientes de localización y el análisis factorial», en S. Roquer Soler y S. Antón Clavé (coord.), *Lecturas geográficas: homenaje a José Estébanez Álvarez*, vol. 2, Madrid, Editorial Complutense, pp. 1275-1286.

______ (2003), «Transformaciones económicas y cambios sociodemográficos en el espacio de conurbación Tarragona-Reus (1960-1996)», Tesis doctoral, Tarragona, Universitat Rovira i Virgili / Departament d'Història i Geografia.

Escoda, Coia y Luis Ballester Baiges (2005), *El naixement dels barris del port*, Tarragona, Centre d'Estudis Marítims i d'Activitats del Port de Tarragona.

Fernández Durán, Ramón (2006), *El tsunami urbanizador español y mundial: sobre sus causas y repercusiones devastadoras, y la necesidad de prepararse para el previsible estallido de la burbuja inmobiliaria*, Barcelona, Virus Editorial.

Franquesa, Jaume (2007), «Vaciar y llenar, o la lógica espacial de la neoliberalizacion», *Reis. Revista española de investigaciones sociológicas*, vol. 118, núm. 1, pp. 123-150.

Garnier, Jean-Pierre (2011), «Treinta objeciones a Horacio Capel», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XV, núm. 353(1); disponible en Internet.

Gavaldà, Jordi (2010), «El urbanismo y su planificación compatibilizados con la preservación del patrimonio histórico. El caso Tarragona», *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. XIV, núm. 331(92); disponible en Internet.

Hiernaux, Daniel (2006), «Repensar la ciudad: la dimensión ontológica de lo urbano», *Revista Liminar. Estudios Sociales y Humanísticos*, vol. IV, núm. 002, pp. 7-17.

Lefebvre, Henri (1974), «La producción del espacio», *Papers - Revista de Sociología*, núm. 5, pp. 219-229.

Mumford, Lewis (2012), *La ciudad en la historia. Sus orígenes, transformaciones y perspectivas*, Logroño, Pepitas de calabaza.

Ortueta Hilberath, Elena de (2006), *Tarragona: el camí cap a la modernitat: urbanisme i arquitectura*, Tarragona, Port de Tarragona y Lunwerg.

Pujadas, Juan José y Federico Bardají (1987), *Los Barrios de Tarragona: una aproximación antropológica*, Tarragona, Ajuntament / Área de Relacions Ciutadanes.

Roquer, Santiago, Joan Alberich y José Ignacio Muro (2013), «Segregación residencial de la población extranjera en ciudades medias de la Cataluña no metropolitana», en M. Valenzuela, D. A. Barrado y A. J. Palacios (eds.), *Las ciudades españolas en la encrucijada: Entre el boom inmobiliario y la crisis económica*, Madrid, Asociación de Geógrafos Españoles, pp. 335-385.

Roquer, Santiago, Aarón Gutiérrez, José Ignacio Muro y Joan Alberich (2014), «La regeneración integral de barrios en Cataluña mediante la "Llei de Barris": análisis comparado y valoración de los casos de "La Mariola" (Lleida) y Campclar (Tarragona)», *Polígonos. Revista de Geografía*, núm. 25, pp. 277-309.

Rosell Foxà, Jordi (1984), «Localización: Tarraco», Cuadernos de Geografía, núm. 4-5, pp. 89-99.

Tatjer, Mercedes (2005), «La vivienda obrera en España de los siglos XIX y XX: de la promoción privada a la promoción pública (1853-1975)», *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, vol. IX, núm. 194(23); disponible en Internet.

Tilly, Charles, Lesley J. Wood y Ferran Esteve (2010), *Los movimientos sociales, 1768-2008: desde sus orígenes a facebook*, Barcelona, Crítica.

Valenzuela, Manuel, D. A. Barrado y A. J. Palacios (2013), *Las ciudades españolas en la encrucijada: entre el boom inmobiliario y la crisis económica*, Madrid, Asociación de Geógrafos Españoles.

3. La ocupación del espacio y el común denominador del trabajo urbano. Apuntes desde Mallorca

Marc Morell. Universitat de les Illes Balears y Universitat de Barcelona

Si en realidad se trata de mantener la distinción entre obra y producto, hay que advertir que esta distinción sólo tiene un alcance relativo. Quizás se descubriría entre esos dos términos una relación más sutil que la consistente en una identidad o en una oposición. Toda obra ocupa un espacio. Lo engendra, lo elabora. Todo producto ocupa asimismo un espacio y circula por él. ¿Cuál es la relación entre estas dos modalidades de ocupación del espacio?[1]

Los bienes comunes no son, por tanto, algo que existió en otro tiempo y que se perdió, sino algo que se sigue produciendo continuamente, como los bienes comunes urbanos. El problema es que también siguen siendo continuamente expropiados por el capital en su forma mercantilizada y monetizada, aunque sigan siendo producidos continuamente por el trabajo colectivo[2].

De estatuas humanas, ordenanzas municipales y buenos ciudadanos

Desde hace más de una década, y siguiendo la moda marcada por ciudades más grandes como es el caso de Barcelona, es cada vez más común, y especialmente en los meses veraniegos, encontrar estatuas humanas en plazas y calles comerciales del Centro Histórico de Ciutat, también conocida por el nombre de Palma, la capital de la isla de Mallorca y del conjunto de las Islas Baleares.

1 Lefebvre, 2013, p. 133.

2 Harvey, 2013, p. 122.

El Centro Histórico, de ahora en adelante Centre, es patrimonio desde que se le nombró Monumento en 1964 y a raíz de la declaración de la Serra de Tramuntana como Patrimonio de la Humanidad en 2011[3]. Este Centre ahora también espera el reconocimiento internacional de la UNESCO. Allí, en una de sus más ajetreadas plazas, Roberto, un uruguayo de unos cuarenta y tantos años, se gana la vida quedándose quieto, inmóvil, durante largas horas, en la misma posición, en el mismo sitio bajo el mismo sol estival. Viste ropas tupidas y ornamentadas de tal manera que parezca lo más posible un ángel esculpido y luego forrado de oro. La idea es que los turistas que pasan por delante se paren, se saquen fotos con él y le dejen propinas antes de que se las saquen con, y le dejen propina a, otro. Hay competencia. En caso de tener suerte, Roberto se sacará entre 15 y 25 euros al día, suficiente (comenta él mismo) para pagarse un techo y la comida. Pero hacer de estatua no es tarea fácil. De hecho, a Roberto se lo ponen cada vez más difícil.

Otrora siguiendo la estela dejada por Barcelona y otras ciudades igual de pioneras en el Estado, el gobierno municipal de Ciutat ha elaborado una regulación que restringe de manera estricta el uso del espacio público bajo el nombre de «Ordenanza para fomentar y garantizar la convivencia cívica en Palma»[4]. Dicha ordenanza se fija en una serie de actividades que tienen lugar en el espacio público y que parece ser que no le deberían ser propias: la mendicidad, el juego, la oferta de servicios sexuales, la ingestión de bebidas alcohólicas, la disensión y la protesta, el arte urbano, las actuaciones musicales, las estatuas humanas, etc[5]. El «nuevo ciudadanismo» que destila este tipo de ordenanzas busca y rebusca en el último grito del modelo de «buen ciudadano responsable» un objeto político domesticado[6]. Es más, la misma ciudad se considera no ya tejido productivo, sino producto[7].

Para Roberto no se trata tan solo de sobrevivir ganándose la vida erguido en medio de una plaza, sino también de afirmar su derecho a un espacio, en principio público, que parece estar reservado nada más que a turistas y otros viandantes. Roberto es un caso extremo de cómo la gente se gana la vida con

3 Morell, 2015b.

4 Ajuntament de Palma, 2013.

5 García García, Sánchez Cota y Rodríguez Medela, 2013.

6 Alain C, 2001; Domínguez Sánchez, 2010; y Delgado, 2013.

7 Esta afirmación no es baladí y conlleva serias consecuencias. La cuestión es ciertamente política pero responde, como no podía ser de otra manera, a las relaciones de producción y, por ende, a las de reproducción. La ciudad, medio reproductivo donde lo haya en las relaciones de producción, ha acabado siendo, toda ella, al por mayor o al por menor, una mercancía.

el turismo en lo que hoy en día es uno de los lugares más turistificados del mundo entero. Y es que en Ciutat, y por extensión toda Mallorca, la centralización de lo urbano, y la consecuente ocupación del espacio que conlleva, no es que vaya cada vez más ligada al turismo, sino que este constituye lo urbano. Según la Organización Mundial del Turismo de las Naciones Unidas (UNWTO), éste es uno de los sectores que más rápidamente crece a nivel planetario. Tomemos el año 2009, entonces hubo más de 875 millones de llegadas turísticas a escala planetaria[8] de los que 10 millones o bien aterrizaron o bien atracaron en la Islas Baleares, con sus escasos 5000 km^2 y poco más que un millón de habitantes[9].

A lo largo de 2009, el 91 % de la población oficialmente empleada en el archipiélago balear trabajaba en actividades relacionadas con los servicios y la construcción[10]. Los negocios turísticos en sentido estricto dieron empleo a casi el 12 % de la mano de obra a lo largo de todo el año[11], denotando con ello lo que se esconde detrás de tal cifra: estacionalización, flexibilización y pulverización de la seguridad laboral. Baste decir que es el mismo sector encargado del alojamiento turístico el que dicta la política de gobierno en materia turística[12]; un sector que urge al ciudadano a trabajar a destajo, incluso en su tiempo libre. Tomemos como ejemplo una campaña emprendida en 2004 por el Institut de Promoció del Turisme que animaba a dar un paso más en la cordial urbanidad de los locales instándoles a abrir de par en par las puertas de su casa al visitante: «Un turista, un amigo. Háganle volver».

Tal imagen reproduce la jocosa descripción de los mallorquines que realizó en 1871 el Archiduque Luis Salvador de Austria, un aristócrata centroeuropeo y pionero en el viaje a Mallorca:

> Todo forastero, aun siendo un perfecto desconocido, representa para ellos un invitado bien recibido al que no se cansarán de colmar de atenciones. Así, hacen lo indecible por agasajarlo, y diríase cuestión de honor el obsequiarle y enseñarle las bellezas de la isla o de la ciudad de residencia[13].

8 UNWTO, 2011, p. 8.

9 Botín Torres *et al.*, 2011.

10 Sansó Rosselló, 2011, pp. 172-173.

11 Agència del Turisme de les Illes Balears, 2012, p. 129.

12 Amer Fernández, 2006

13 de Austria, 1985, p. 177.

Que los anfitriones formaran parte de estas bellezas de la isla no estaba escrito en el guión, todavía no. Sin embargo, muchos años después encontramos a gente disfrazada de estatuas salpicando los espacios públicos de la ciudad. Aunque pueda que alguien argumente que Roberto tan sólo es un mendigo bajo un disfraz, mantengo que en todo caso tiene mucho más que ver con aquellos papuanos del río Sepik que filmó O'Rourke a finales de la década de los ochenta del pasado siglo[14]. Allí, pues, el paisaje del Sepik incluía tallas locales en madera, estilos de vida e incluso cuerpos, todos ellos expuestos, cual si fuera un escaparate, ante la mirada ávida de los turistas a la búsqueda de algún atisbo de autenticidad, que se marchitaba cuando no desvanecía completamente tan pronto se le asignaba un precio[15]. Ahora bien, al fin y al cabo, no es el trabajo performativo de Roberto lo que atrae a los turistas al Centre en primera instancia, sino el escenario al que se sube día tras día, a menudo sintiendo que hace de sus cohabitantes turistas en su propia ciudad.

El Centre es patrimonio y este patrimonio, uno que atrae turistas, se trabaja de una u otra manera. Y es interesante constatar que lo que se trabaja es un material que ya había sido trabajado.

(Mani)obras (poco) comunes en torno del trabajo

Según Eric Wolf[16], existen trazas de medios de organización del trabajo en el modo de producción capitalista que datan de épocas pasadas, entre los que destacan el parentesco y el tributo. William Roseberry también escribe en términos semejantes[17]. Es decir, otras formas de extracción no-capitalista, siempre discutibles, coexisten junto a la búsqueda de plusvalías derivadas de la explotación del trabajo asalariado por parte del capital. Además, el capital no solo se beneficia de estas otras formas de extracción de valor sino que también se debe a ellas, y cabe decir que se debe a ellas de manera sustancial.

14 O'Rourke, 1988.

15 Aunque O'Rourke evita en todo momento explicitar cualquier afirmación política, busca de manera meditada el «momento extático» del encuentro entre los turistas y la gente del Sepik (Lutkehaus y O'Rourke, 1989: 428). Casi desde el principio, el documental nos revela que el encuentro auténtico no es una cuestión de «nosotros» y «ellos», sino un encuentro con nuestro «nosotros» colectivo a través de la reflexión sobre la mercantilización de todo y de todos.

16 Wolf, 1987, pp. 359-375.

17 Roseberry, 2002, pp. 63-64. En el trabajo que llevo desarrollando en los últimos años he llegado a mantener un argumento similar por lo que respecta tanto al urbanismo imperante como a los sectores económicos que lo impulsan a lo largo y ancho del territorio (por ejemplo, el turismo).

En última instancia, determinar la relación entre la explotación capitalista del trabajo y las formas no-capitalistas de extracción de plusvalías es un asunto que no concierne tan sólo al análisis social, sino que también implica la evaluación histórica que se haga. Al fin y al cabo, el lugar de trabajo no contiene necesariamente todo el trabajo que existe, ni siquiera cuando la comunidad inmediata que le suministra la fuerza de trabajo se encuentre enormemente compenetrada[18]. Aunque no siempre sea del todo preciso, ni tampoco aparezca completamente desarrollado, conceptos como «trabajo inmaterial»[19], «trabajo interpretativo», «trabajo imaginativo»[20] o «trabajo colectivo»[21] apuntan hacia el abandono del trabajo como un concepto restringido al taller o a cualquier otro espacio laboral. Incluso «la comunalización se basa en un proceso de trabajo [y u]no adquiere derechos comunales gracias a su trabajo»[22].

De hecho, el trabajo se encuentra a todos los niveles en el sí de la sociedad, hasta el punto de llegar a determinar cómo procede el capital[23]. A partir de estos intentos para entender el trabajo en su versión más «amplia», y con la intención de desarrollar reflexiones propias sobre el trabajo que supone lo urbano[24], exploro el trabajo muerto y el trabajo vivo[25] que conlleva la producción del patrimonio (cultural) en el que se ha convertido el Centre. El patrimonio no sólo requiere

18 Mollona, 2009.

19 Hardt y Negri, 2003, pp. 3-21.

20 Graeber, 2012.

21 Harvey, 2013, pp. 107-136.

22 Linebaugh, 2013, p. 62.

23 Para una de las primera formulaciones de la tesis de la «fábrica social», véase Tronti, 2001. Y para un mayor acercamiento a la misma, véanse Negri, 2000, sobre la «subsunción real del trabajo» (p. 35) y Cleaver, 2000, sobre la relevancia de las implicaciones de la fábrica social por lo que respecta a la reproducción ampliada del capital.

24 Morell, 2013, 2014 y 2015a.

25 Tomo la distinción entre «trabajo muerto» y «trabajo vivo» de la obra de Marx, especialmente de las diversas referencias que podemos encontrar en *El capital*. A menudo, la traducción al castellano aquí manejada se refiere al «trabajo muerto» como «trabajo inanimado» o «trabajo pretérito». *Grosso modo*, por «trabajo muerto» se entiende todo aquello que entra en el proceso productivo y que de por sí ya ha sido sometido a un trabajo (materias primas, maquinaria, instrumento, el espacio construido, etc.), lo que a menudo se conoce por «capital constante», y por trabajo vivo la fuerza de trabajo presente empleada en cualquier proceso productivo, y que también recibe el nombre de «capital variable». Si bien la mayoría de las referencias tanto al «trabajo vivo» como al «trabajo muerto» (léase también «inanimado» o «pretérito») aparecen en el primer libro de *El capital* (Marx, 1975a-1975b-1975c: 220-222, 234-236, 258, 279-280, 376-377, 753 y 759), es en el tercer volumen en el que encontramos la referencia explícita donde equipara el «trabajo inanimado» al «capital constante» (Marx, 1976: 213-214).

un trabajo muerto, es decir, su capital constante en la forma de materias primas, instrumentos y máquinas (por ejemplo el objeto patrimonializable), sino que también requiere de un trabajo vivo (capital variable) que garantice el significado del patrimonio así como el clima en el cual se desarrollará el marco legal que lo haga posible. El patrimonio no está allí esperando a ser descubierto. Se hace.

El propósito de este capítulo es, pues, explorar el trabajo muerto necesario para producir patrimonio a partir del concepto de obra que encontramos en los escritos de Henri Lefebvre. Ya desde finales de la década de los sesenta del pasado siglo, Lefebvre incluyó este concepto en su elaboración teórica de lo urbano y el espacio[26]. Tal vez la fórmula más contundente que realizó al respecto es la que desarrolló en un volumen dedicado enteramente a la idea de la representación:

> Digamos en seguida que el término «obra» se tomará en toda su amplitud. ¿Se tratará de las obras de arte? Sí, pero [… t]ambién se tratará de obras más vastas: la ciudad, lo urbano y lo monumental. ¿No se puede considerar también la socialidad y la individualidad, lo cotidiano y lo insólito, aun las instituciones, el lenguaje e incluso la naturaleza formada por la práctica, como obras?[27]

Aunque también relacionada con la obra de arte y con la creación de la naturaleza –el disfrute natural opuesto al trabajo productivo[28]–, para Lefebvre las obras son más que una mera inspiración en las reflexiones de Walter Benjamin[29] en torno a las «obras de arte». El pensamiento de Lefebvre apunta en un sentido inusualmente diferente, aunque no necesariamente opuesto. Mientras que para Benjamin el reto está en la reproducibilidad capitalista de la obra de arte única, en su consumo democrático, su conversión en una mercancía producida en masa, para Lefebvre las obras son expresiones únicas de una intensa cooperación colectiva de naturaleza no capitalista[30]. A diferencia de los productos, las obras son irreemplazables, únicas, y no forman parte de la reproducción automática de las relaciones sociales que intuye Benjamin, tal y como sí ocurre con los productos, ya que estos existen precisamente para su consumo de masas[31].

26 Véanse, por ejemplo: Lefebvre, 1973; 1978a [1968]; 1983b [1972]; 2013 [1974]; 1976-1976b-1977-1978b; y 1983a [1980].

27 Lefebvre, 1983b, p. 27.

28 Lefebvre, 1973, p. 20.

29 Benjamin, 1999.

30 Lefebvre, 1973, p. 167; 1978, p. 96; 1983a, p. 28.

31 Lefebvre, 1973, pp. 42-45.

La relación que los productos y las obras mantienen con el espacio que ocupan tampoco es la misma. El hecho de que el espacio esté ocupado o bien por obras o bien por productos es sumamente revelador dado que la conversión de obras en productos puede ponernos sobre la pista de cómo producir el espacio mismo, cómo convertirlo, pues, en mercancía. En suma, las obras no son mercancías y dado que en principio no acarrean consigo valores de cambio, pueden suponer una alternativa a la lógica del capital. Tal enfoque se halla lejos de confundir valor de cambio con valor de uso, un tipo de proudhonismo que según Desai vienen practicando continuamente los nuevos comunistas de los comunes (entiéndase lo que en castellano a menudo se traduce por «bienes comunes»)[32]. Al fin y al cabo, las obras se pueden trabajar para que devengan productos, y así entrar en el quehacer del capital. De hecho, uno de los atributos más significativos de las obras es que se usan –¿se trabajan?– por parte de grupos anteriores al, o que se hallan en los márgenes del, sistema capitalista.

Lefebvre reconocía así la tesis de Rosa Luxemburgo respecto a la expansión del capital como condición necesaria para su propia existencia[33]:

> El capitalismo integra e inventa nuevos sectores para ampliar la producción y la plusvalía. Ha desintegrado y reintegrado parcialmente la ciudad histórica, la agricultura precapitalista; ha inventado el sector del ocio; se ha extendido a la producción en masa de armamento, energía, etc[34].

Es el capitalismo, escribe Lefebvre, que coloniza periferias y transforma lo que en otros pasajes llama obras en bienes de consumo de nueva creación, toda vez que desintegra su antiguo contexto. Pero ¿significa esto que las obras son un material finito? Tal y como explica Lefebvre, la misma autodestrucción que el capitalismo se inflige a sí mismo crea incesantemente nuevas periferias dentro de sí. Ahora bien, esta particular lectura lefebvriana no deja de ser demasiado estructuralista en tanto que deja de lado la autonomía obrera reduciéndola al papel de mero peón del capital. Encontramos una versión similar a la tesis luxemburguista de Lefebvre en la estrategia que David Harvey denomina «acumulación por desposesión»[35]. Ésta conecta la reproducción

32 Desai, 2011, mantiene que cualquier proyecto que tenga por objetivo el cese de la producción de valor (entiéndase valor de cambio) conllevará necesariamente la expansión de valores de uso. Dado que estos valores de uso ya no estarán encaminados a, ni preparados para, su potencial conversión, ¿por qué no podemos sencillamente referirnos a ellos como «usos» a secas?

33 Luxemburg, 2003.

34 Lefebvre, 1976b, p. 322, el énfasis es mío.

35 Lefebvre, 2003, pp. 111-140.

ampliada del capital (el mercado de productos básicos y bienes de consumo, la explotación del trabajo asalariado, etc.) con actividades basadas en el fraude, la depredación, el saqueo, etc[36].

Ahora bien, por muy completas que parezcan todas estas explicaciones, comparten su tendencia en privilegiar el poder del capital. Sin estar en total desacuerdo con los anteriores desarrollos del concepto de obra, pero sin lugar a dudas más cerca de la autonomía obrera, hallamos un conjunto de bibliografía relativamente reciente y aún en ebullición, que nos remite a los comunes. Tomemos por ejemplo a Don Nonini quien define los comunes como:

> Conjuntos y combinaciones de recursos que los seres humanos tienen en común o que legan para su propio uso, el de otros seres humanos vivos, o el de generaciones de seres humanos pasadas y futuras, y que son esenciales para su reproducción biológica, cultural y social[37].

La principal diferencia entre obras y comunes es que mientras que en el concepto de obra se pone énfasis en el trabajo muerto, es decir, la obra ya no se hace pero sí sirve para hacer, los comunes tienen más que ver con los quehaceres del trabajo vivo. Además, a diferencia de lo que ocurre con las obras, la apreciación de Nonini sobre los comunes refuerza este reconocimiento del trabajo humano todavía activo, y que también se lleva a cabo para proteger los comunes de la mercantilización[38]. Este trabajo que implican los comunes, y al que Peter Linebaugh se refiere como «comunalizar»[39], traslada a un primer plano la pugna existente por proteger los comunes de la mercantilización que suponen futuros «cercamientos» [*enclosures*], entendiendo por tales la realización del valor del trabajo colectivo de otros y al que sin lugar a dudas nos podemos referir con el término de «privatización». Tal relación entre mercantilización y protección, comunalización y cercamiento, deviene altamente dialéctica.

---

36 Este trabajo de Lefebvre y Harvey sobre los vínculos existentes entre la reproducción ampliada del capital y su acumulación primitiva, por usar el término que Marx ya utilizó en su día (véase Marx, 1975c: 891-954), y el papel fundamental que juega en el proceso la producción del espacio, conecta con el trabajo de otros autores, entre ellos el ya citado Eric Wolf, quien desde una sólida antropología social comprometida con la expansión espacial del capitalismo y su relación con los lugares que atraía hacia sí, apuntó hacia la tesis de la diferenciación que ayudaba a explicar la resolución de las crisis sistémicas mediante nuevas oleadas de extracción de plusvalías (Wolf, 1987: 359-376).

37 Nonini, 2006, p. 164.

38 *Ibidem*, p. 168.

39 Linebaugh, 2008.

De hecho, representa un proceso constante y cuasi tendiente al infinito y, en lo que aquí nos atañe, increíblemente inspirador a la hora de entender la producción del patrimonio. La interdependencia de los tipos ideales que ambos polos mantienen no deja espacio para que uno determine el otro. De manera similar, y volviendo a la acumulación por desposesión, esta vez sazonada con la tesis de la desintegración-reintegración, Massimo de Angelis subraya otra vez el carácter *ex novo* de la acumulación primitiva[40] y lo hace de dos maneras bien diferenciadas. Primero, el capital identifica nuevos ámbitos de vida que sean afines a sus prioridades y por lo tanto, potencialmente colonizables; segundo, el capital puede reintegrar espacios sociales previamente reclamados a la producción de mercancías del capital, normalmente por la vía de las luchas por los comunes[41]. De Angelis se referirá a este proceso mediante la expresión «la cooptación de los comunes por el capital»[42].

Parece ser que no hay escapatoria. Cierto, el capital también extrae plusvalías mediante otras maneras que son enteramente diferentes a la explotación esencialmente capitalista que se basa principalmente en la forma del salario laboral. El propósito de los comunes, sugiere De Angelis, «no es el de proveer de alternativas al capital, sino de montar un nodo particular para el capital [...] mientras que al mismo tiempo satisface de alguna manera los problemas de la reproducción»[43]. En unos términos muy similares, algunos autores mantienen que las prácticas de conservación, entiéndase ésta de manera bastante genérica y que abarca desde la preservación del patrimonio y de los paisajes hasta la misma naturaleza, una forma desarrollada de crear comunes si se desea, han acabado convirtiéndose en un medio más de acumulación, y debido a ello también de explotación y control[44].

Tanto las obras como la «creación de comunes» son comunes pero mientras que el sujeto de la creación de comunes no es otro que el trabajo vivo, el objeto de tal «creación de comunes», sean edificios antiguos, espacios públicos, festividades, es el trabajo muerto que dejaron en ellos las generaciones anteriores. La siguiente sección ilustra cómo el trabajo vivo inspira y expira

40 Para De Angelis esta cooptación viene bien ilustrada por los «cercamientos» que no son tan solo una manera de separar la gente de sus medios de vida mediante cercamientos y la securitización de bienes de variada índole sino también, y de manera más importante, como un medio de cercar la fuerza de trabajo y así poder tratarla como a una «cosa» (Angelis, 2007: 137).

41 *Ibidem*, pp. 137-139.

42 De Angelis, 2013, pp. 610-612.

43 *Ibidem*, p. 612.

44 Smith, 2007; Kelly, 2011; Macip y Zamora Valencia, 2012; y Büscher y Fletcher, 2014.

el mismo Centre de Ciutat que Roberto, la estatua humana, pisa día tras día. Con ella pretendo ir detallando cómo se combinan las obras con la creación de comunes, el «comunalizar». Aunque en la práctica el proceso no es tan nítido como en la teoría, en líneas generales sí queda suficientemente explícita la transformación de las obras en patrimonio, que a la vez hace de obra para futuras reencarnaciones. Ahora bien, aquello que realmente hay que tener en cuenta es que durante el proceso las obras antiguas y el espacio que ocupan pueden convertirse en productos, es decir, mercancías para los negocios vinculados al turismo y a lo inmobiliario.

Éstos, el turismo y lo inmobiliario, no dejan de ser los principales pilares del tejido productivo del sector turístico de las Islas Baleares, un tejido productivo que aparece enormemente localizado, si bien, en este caso, mediado por el nivel urbano.

Un relato patrimonial del urbanismo por desposesión

En 2012, cuando estaba a punto de cerrar mi investigación basada en un extenso a la vez que intenso trabajo de campo en Es Barri[45], no muy lejos de donde se halla erguido Roberto, Gabi, propietaria de un bar que servía principalmente a paletas y a vecinos supervivientes de la reforma del barrio, me advirtió que no me fuera aún. Insistió: «Es que la historia del barrio todavía no se ha acabado».

Gabi tenía razón. Después de diez años de solicitar insatisfactoriamente que el Ayuntamiento liberara de coches la plaza de delante de su bar para así poder tener espacio para montar una terraza con mesas y sillas para sus clientes, Gabi fue testigo de cómo el nuevo hotel de propiedad sueca que había al otro lado de la plaza había conseguido deshacerse del aparcamiento dado que molestaba a su selecta clientela internacional. Gabi estaba furiosa. Acababa de darse cuenta que el nuevo Es Barri, por no mencionar el Centre, no era para gente como ella. Ella, que había llegado proveniente de un pasado extremadamente humilde del sur peninsular a mediados de la década de los setenta del pasado siglo, que había sobrevivido la época del Chino con todo lo que

45 Es Barri se halla en los márgenes orientales del Centre y en los últimos 25 años ha sido objeto de una intensa «gentrificación» (sustitución espacial de clase) liderada por las autoridades públicas con base en el estigma y la reforma urbana. Véase Morell, 2009 y 2010a.

conllevaba de tráfico de droga y prostitución de calle, que había conseguido invertir en un bar desde el que construir un proyecto lleno de esperanza, no tenía permitido «un futuro mejor». El Centre no es para cualquiera.

En diciembre de 2014 hasta la prensa en inglés de la isla se hizo eco de cómo el Ajuntament de Ciutat anunció unánimemente la candidatura de la ciudad para que fuera declarada Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, bajo el eslogan «Palma, un paisaje cultural sobre del mar». El entonces concejal de Cultura anunció que «sería un importante reconocimiento para la capital y uno necesario considerando que la autoridad municipal desea transformar Palma y establecerla como uno de los destinos de turismo de fin de semana más populares de Europa»[46]. La idea era, y es, la de ligar la ciudad a la Serra de Tramuntana de la isla que desde 2011 disfruta del reconocimiento de la UNESCO en la forma de paisaje cultural. La cita no tiene desperdicio, el patrimonio tiene usos de naturaleza económica que un archipiélago como el balear no puede permitirse desperdiciar. Ahora bien, cabe decir que el Centre de Ciutat ya se considera patrimonio[47].

De hecho, cuando el Centre fue declarado Conjunto Histórico y Artístico en 1964, se calificó de «imprescindible» la protección que se ofrecía y se argumentó «[l]a necesidad de salvaguardar los barrios antiguos y los edificios artísticos y evitar que construcciones modernas *desvirtúen el concepto monumental de la ciudad*»[48]. Mientras que los «edificios artísticos» de la citada declaración coincidían mayoritariamente con los lugares que representaban los poderes político, religioso y económico, los «antiguos barrios», a pesar de también contener importantes elementos de la pequeña burguesía y hasta algún que otro miembro de la misma burguesía e incluso de la aristocracia, eran de un tipo más modesto, de clase obrera, incluyendo el «lumpenproletariado» al que se conocía bajo el eufemismo de «la pobrea» (los pobres). En sus memorias sobre la segunda mitad del siglo XIX, el ingeniero Bartomeu Ferrà escribió:

46 «Palma wants to become a UNESCO world heritage Site», *Majorca Daily Bulletin*, 19 de diciembre de 2014; disponible en Internet.

47 A lo largo de la historia las diversas autoridades, municipal, insular y autonómica, han otorgado un estatus patrimonial a Ciutat, muy especialmente al Centre.

48 Decreto 1842/1964, de 11 de junio, por el que se declara conjunto histórico-artístico el casco antiguo de la ciudad de Palma de Mallorca (Baleares), en *Boletín Oficial del Estado*, núm. 158, de 2 de julio de 1964, p. 8.555; el énfasis es mío.

> [La pobrea l]a formaban todas las familias proletarias que, por falta de recursos, se hacían la vida en la indigencia, incluyendo los trabajadores afortunados, los de pocas mañas, los vagos de oficio, y los que, a causa de enfermedades o reveses de fortuna, eran venidos a menos y se llamaban pobres vergonzantes y de solemnidad. Unos y otros se las ingeniaban para encontrar cobijo […] En el último tercio del siglo, ya la pobrea joven había entrado de auxiliar en todas las industrias movidas por el vapor, y en sus talleres de todo tipo que invadían y transformaban nuestra ciudad (antes tranquila y adormecida) en una pequeña Babilonia[49].

Esta pobrea «transformó» la ciudad no tan sólo desde el punto de vista de su trabajo remunerado, sino también desde el punto de vista del trabajo que invertían en el espacio social, y que constituía un trabajo que he venido a llamar «trabajo urbano»[50]. Por lo que respecta a la Declaración de 1964, la concepción de la ciudad como algo monumental no podía ser algo sencillo de por sí, dado que los barrios antiguos nunca igualarían la estética del poder que sí parecían poseer los edificios artísticos. Mientras que éstos, singulares en comparación con el resto de edificios que los rodeaban, disfrutarían del privilegio de estar completamente protegidos, aquéllos, los barrios antiguos, cumplirían la función de amortiguación a la vez que de enmarque de los edificios artísticos. El responsable de esta Declaración del Conjunto Histórico-Artístico de 1964 fue Gabriel Alomar Esteve, urbanista mallorquín que trabajó bajo el mecenazgo de su paisano, el banquero Joan March.

Gabriel Alomar ganó el concurso de la reforma del Centre de Ciutat poco después de finalizar la Guerra Civil. Ya entonces, Alomar había ordenado la demolición de buena parte del Centre para, tal y como argumentó oficialmente en sus memorias, dar trabajo a la masa obrera que habitaba la ciudad:

> El objetivo del Ayuntamiento era llevar a cabo una obra de saneamiento interior de la ciudad con el fin principal de dar trabajo a los miles de soldados licenciados que se hallaban desocupados. La vida en la ciudad estaba muy difícil[51].

La ironía yace en el hecho de que la ciudad que trabajaban estos soldados recién licenciados, demoliéndola y reconstruyéndola, no era para ellos. De hecho, más adelante Alomar aduciría que las reformas también ayudarían al

49 Ferrà Perelló, 1996, pp. 123-125.

50 Sea o no consciente de su actividad, lo que aquí importa es que el producto del trabajo urbano acaba siendo realizado de una u otra manera por el capital. Véase Morell 2013, 2014, y 2015a.

51 Alomar Esteve, 1986, p. 19.

empresariado, así como a reactivar la economía[52]. Alomar había diseñado un nuevo Centre que luego se convertiría en patrimonial, pensando principalmente en aquellos a quienes consideraba «caballeros»: «El caso de Palma es el del señor que ha recibido en herencia de sus antepasados un palacio ruinoso y anticuado pero lleno de bellezas rancias y recuerdos familiares»[53]. Los «recuerdos» no son baladí en este relato dado que nos remite a una dimensión patrimonial de la ciudad. No en vano, entre la adjudicación del concurso y el inicio de las obras Alomar disfrutó de una estancia de estudios sufragada por su mecenas en el prestigioso Massachusetts Institute of Technology en EEUU. Allí integró dos nuevas ideas que prosperaban en el urbanismo americano: el barrio y el patrimonio, ideas que se combinarían asimétricamente en la posterior Declaración de 1964[54]. En cualquier caso, Alomar y Ciutat no estaban solos en el proceso de la patrimonialización del territorio urbano del Estado español; sirva a modo de ejemplo el caso de la invención del Barri Gòtic de Barcelona[55].

Pero la reforma de Alomar ideada desde 1943 pecó de glotonería. El argumento oficial es que el Centre era demasiado grande y la reforma necesitaba una amplia financiación que no acababa de encontrarse. Si bien algunas zonas fueron completamente reconstruidas, dando lugar a algunas de las partes más lujosas y caras de la Ciutat de hoy en día, el conjunto del proyecto no llegó a realizarse y muchos barrios obreros quedaron como tales. Esta supervivencia de los barrios obreros del Centre, a menudo caracterizados de «tradicionales» o «populares» fue celebrado por muchos, especialmente la gente del arte y de las letras, incluso por algunos célebres extranjeros afincados en la isla. Pongamos por caso a Robert Graves, quien se deleitaba con el ambiento «pintoresco», diría él, de las callejuelas estrechas[56]. Interpretaciones posteriores han mantenido que la Declaración de 1964 sólo se puede entender en términos del aumento del beneficio del valor del entorno construido que se dejó intacto:

52 *Ibidem*, p. 42.

53 Alomar Esteve, 2000 [1950], p. 8.

54 A su vuelta a España, Alomar importó las ideas de barrio y patrimonio (véase Alomar Esteve, 1980). Entonces se instaló en Madrid, donde tendría un papel importante en la redacción de la nueva Ley del Suelo de 1956 y más adelante en la representación internacional de España en el quehacer patrimonial (todo ello recogido en Alomar Esteve, 1986).

55 Cócola Gant, 2011.

56 Graves y Hogarth, 1965, p. 26.

> Ocultando bajo esa declaración la posibilidad de realizar reformas urbanísticas y proyectos arquitectónicos planificados desde 1943 […] el decreto de protección del casco antiguo de Palma [de 1964] mantuvo parte de las reformas, dejando las zonas que ellas cubrían fuera de protección. Ante tal circunstancia, seguía siendo más rentable invertir en las zonas de reforma que en el resto del centro histórico[57].

Ahora bien, debido al «balanceo geográfico del capital», siempre en busca de la optimización de la inversión, la financiación requerida para reformar las obras «desprotegidas» no llegaría hasta décadas más tarde[58]. El «balanceo geográfico del capital» consiste en que el capital siempre se dirigirá donde pueda conseguir la tasa de beneficio más elevada, dejando sin desarrollar hasta su máxima capacidad las áreas en las que viene actuando hasta el momento en cuestión. A su debido tiempo estas áreas abandonadas, nunca «a su suerte», devendrán altamente provechosas en potencia y, debido a ello, tarde o temprano, el capital volverá a ellas[59]. Dada la temprana inserción de Mallorca en el sector económico del turismo global, sobre todo a partir de la década de los años cincuenta del pasado siglo, las zonas de nueva inversión que atraerían a los promotores en detrimento del Centre serían, principalmente, las costas[60].

A ello le siguió el éxodo de las generaciones más jóvenes de la población perteneciente a la clase obrera. Este movimiento del capital, y por lo tanto de gente, dejó los barrios «desprotegidos» del Centre en una especie de limbo sin desarrollar que iría atrayendo a población cada vez más vulnerable, es decir, en el lenguaje al uso, más pobre y más marginal. Esa fue la época en la que Gabi, que ahora es propietaria de un bar, llegó a Es Barri para trabajar para su tía limpiando pisos y preparando menús. El inframundo al que llegó Gabi llevaba por nombre «Barrio Chino». Para hacernos una idea de lo que representaba este recorte urbano merece la pena acercarse a los diferentes géneros literarios que cultivaron su potencial descriptivo, habida cuenta de las historias cuasi de ficción, de poder y de miseria que su invocación vehiculaba:

> El señor Martorell [... r]aramente visita las calles donde corre el caballo y, de hacerlo, nunca lo hace solo. Fulanas viejas le salen al paso y las invita a café con leche o a dos dedos de aquello que quieran con un imperceptible gesto de la mano derecha

57 Riera i Frau, 1994, pp. 93-94.

58 Morell y Franquesa, 2011, pp. 202-206.

59 Smith, 1990, p. 149.

60 Murray, 2012, es sin lugar a dudas el trabajo más exhaustivo, por no decir titánico, que se haya hecho jamás sobre estas cuestiones en el archipiélago balear.

> dirigida al camarero. Tiempo atrás se las folló tanto como quiso. [...] La otra gente le evita y le clava la mirada sesgadamente, en caso de deber el caudal o los réditos de algún préstamo[61].

No fue hasta mediados de la década de los ochenta del siglo pasado que se ideó un plan general para el conjunto de la ciudad[62]. Uno de sus objetivos fue «salvar» Es Barri de la degradación, entendiendo convenientemente por ésta la degradación social que traía como consecuencia el deterioro físico del entorno construido. Ahora bien, una intervención de tal magnitud tenía que tener el aval de una organización perteneciente a lo que se ha venido a llamar la «sociedad civil». Esto no fue fácil dado que todas las organizaciones de este cariz se negaban a prestar el servicio. ARCA (Asociación para la Revitalización de Centros Antiguos) se creó en 1987 para asumir a regañadientes esta función[63]. Además, debía concienciar a la ciudadanía al mismo tiempo que indicaba qué obras debían convertirse en patrimonio. Mientras tanto, junto a fondos provenientes del programa URBAN de la Unión Europea[64], se llevo a cabo un plan de reforma interior para Es Barri[65].

Gracias a la presión de ARCA, la recién fundada Asociación de Vecinos Canamunt y el grupo ecologista más importante del archipiélago, el Grup d'Ornitologia Balear i de Defensa del Territori, se consideró inicialmente conservar el patrimonio industrial y mantener la población marginalizada[66]. El lenguaje que se utilizó para la ocasión apelaba al trabajo de la ciudad, tanto el muerto como el vivo:

> Si prestáis atención a estos nombres, todos ellos comparten una profunda resonancia palmesana, os daréis cuenta de que son nombres que nos recuerdan al hombre trabajador, que nos recuerdan las manos de la persona, un ser que se

61 Capellà, 1998, p. 13.

62 Ajuntament de Palma, 1985.

63 La página web de ARCA da fe de cuán importante es su labor (http://www.arcapatrimoni.net). He trabajado su influencia en el patrimonio del Centre y por ende en la protección de determinados elementos ante el urbanismo que se ha llevado a la práctica desde su creación en 1987 especialmente en Morell, 2009, pp. 352-353; 2010b, pp. 113; y 2011, pp. 288-292; y en Morell y Franquesa, 2011, p. 206. Actualmente ARCA forma parte de «comité de expertos» que el Ayuntamiento ha reunido para poder asesorarse de cara a conseguir la designación de la UNESCO.

64 Morell y Franquesa, 2011.

65 Ajuntament de Palma, 1995.

66 Morell, 2010b y 2011.

> gana la vida ofreciendo un esfuerzo incansable a la comunidad. En este sentido, toda esta antigua Palma es un museo de sí misma, pero cuidado, éste es un museo vivo, un museo de aquellos quienes hace un tiempo lo construyeron, lo vivieron, lo trabajaron y lo sudaron[67].

Aquí es importante subrayar el carácter fugaz de las obras que hemos tratado en la sección anterior. La preocupación que muestra Lefebvre por el «derecho a la ciudad»[68], concepto mediante el cual formula sus primeras reflexiones en torno a «la ciudad como obra», calificó a los habitantes de la ciudad como aquellos quienes habían «trabajado» la ciudad, y me permito añadir, haciendo de ella una obra en construcción constante a la que, precisamente por estar trabajándola, tendrían todo el derecho. Sin embargo, en una formulación posterior sobre el espacio abstracto, Lefebvre también mantuvo que estos habitantes podían perder el control de su obra bajo pena de desposesión gracias a la habilidad del capital a la hora de subsumir la creación de su trabajo común[69]. Semejante final, al menos en apariencia, del derecho de la ciudad pronto saldría a la superficie[70]. El mismo responsable de urbanismo de la oposición socialdemócrata defendió la necesidad de atraer nuevos habitantes:

> Es un paso positivo. La idea es buena para actuar en una zona que es la más degradada e intentar revitalizarla […] en definitiva, un cambio de gente. Lo que pasa es que se tiene que prever que se tiene que reubicar en otros lados a la gente que actualmente vive allí y definir qué tipo de gente queremos para llenar el agujero de estos que parten. Si tienen que ser nada más que «yupis» capaces de comprar viviendas de treinta millones o más [de pesetas] o si también se puede hacer una política de viviendas para gente más joven con otras características que hagan que la población sea un poco más normalizada, más correspondiente a lo que es el nivel medio de Palma[71].

67 Pregón de Joan Bonet para la campaña del 1991 «Rehabilitar no es destruir», material perteneciente al archivo de la Associació de Veïnats de Canamunt-Ciutat Antiga.

68 Lefebvre, 1978a.

69 Lefebvre, 2013, pp. 271-327.

70 Desde que Lefebvre dio con este concepto, el del derecho a la ciudad, han sido varias las instituciones que lo han utilizado para sus propios fines políticos, por ejemplo, el documento de trabajo en políticas urbanas que produjo la UNESCO a fin de contribuir al debate (UNESCO, 2006). La misma producción académica sobre el derecho de la ciudad es vasta. Traigo a colación el trabajo de Butler (2012) quien intenta reconectar cómo pensaba Lefebvre tal concepto con otros que desarrolló exhaustivamente a lo largo de su prolífica carrera. Otras contribuciones de suma importancia que también exploran las luchas que privilegian el derecho a la ciudad y que tratan de discernir de qué trata dicho derecho, son las de Mitchell (2003) y Harvey (2013).

71 Carles Bona, portavoz de urbanismo del PSIB-PSOE, citado en Oliver, 1997, p. 27.

Dicho y hecho. Dejando de lado lo que este concejal entendía por «población normalizada» y por lo que correspondería al «nivel medio» de Ciutat, los datos con los que contamos nos indican que se desahució a los antiguos vecinos y luego llegaron nuevos residentes[72]. Algunos de los de antes, especialmente los que con el paso de los años consiguieron hacerse con negocios de restauración, como Gabi, consiguieron quedarse, pero ¿hasta cuándo? El Centre es cada vez más centro, más escenario.

Además de las reformas del Centre, de las que Es Barri que ahora ha dejado de estar al margen es tan solo una de ellas, se ha resuelto la creación de una zona de afluencia turística que delimita un espacio de la ciudad con cierta apertura de horarios, favoreciendo así a los grandes almacenes y a las cadenas transnacionales que ocupan el espacio más central, en detrimento del pequeño y mediano comercio. Curiosamente, y tal y como he sacado a relucir en la introducción con el caso de Roberto, el espacio público de este suelo más céntrico es el objetivo de las nuevas normativas que regulan sus usos. Por si ello fuera poco, en las zonas como Es Barri que anteriormente se consideraban marginales, se han ido abriendo lo que a día de hoy se conoce por «hoteles boutique».

Se trata del último grito en la relación que mantienen las relaciones de producción (el capital constante del trabajo muerto y el capital variable del trabajo vivo) en la creación de valores nuevos a partir del entorno construido del Centre. Aquí, las luchas colectivas por preservar las obras acaban siendo desposeídas en aras de un proceso de mercantilización del espacio que adopta nuevos significados. Tomemos como ejemplo la siguiente cita recogida en un artículo aparecido en prensa bajo el título «Dormir como los nobles de Palma», que nos recuerda la ciudad para los «caballeros» que ideó Alomar, y en el que figura el hotel de la plaza donde Gabi tiene su bar:

> El auge de los «hoteles boutique» no solo tiene un efecto positivo en el patrimonio arquitectónico de la ciudad, sino también «en todo el entorno, porque se revaloriza», afirma […] la Asociación Hotelera de Palma. Se confirma desde el punto de vista del huésped, como por ejemplo el excónsul de Alemania en la isla […] Mientras esperaba la llegada del cónsul que le debía relevar, alquiló un apartotel […] cuando abrió sus puertas, se asombró de la transformación del barrio de sa Gerreria. «Cuando vivía en la isla entre 1994 y 1998, nadie se atrevía a pasear de noche por este rincón de Palma, porque los yonquis y las prostitutas dominaban la calle. Hoy en día se ha convertido en una zona muy bonita y uno se siente más que seguro», afirma[73].

72 Morell, 2015a.

73 Wilms, 2015, p. 15.

La cita en cuestión, combina dos aspectos tratados a lo largo de esta sección[74]. Básicamente, confirma que el escenario que pisa Roberto tiene, efectivamente, una historia que va ligada a la acumulación del capital que ofrece el espacio urbano gracias a los esfuerzos de aquéllos que simplemente viven allí o de quienes también invierten su tiempo y su espacio social en mejorarlo conscientemente o inconscientemente pero sin ánimo de lucro. Si bien la ocupación del espacio de las obras parece diferir de la ocupación del espacio de los productos en tanto que las primeras son parte intrínseca del espacio que crean y los segundos circulan en este espacio hasta el punto de hacerlo circular, de hacer del mismo espacio un producto, podemos confirmar sin lugar a dudas que ambos mantienen en su base un común denominador, el trabajo entendido en toda su amplitud. La cuestión es qué mejoras son las que prevalecen en el tiempo. Al fin y al cabo, Gabi, que finalmente consiguió la terraza en la plaza, venderá su bar al mejor postor.

A modo de conclusión: La sociedad «manos a la obra» o el trabajo del «turbanismo»

Parece ser que basta con el turismo para salir adelante y, no obstante, éste exige una y otra vez de un urbanismo contundente, un urbanismo a disposición del turismo, se entiende, y un turismo a disposición de alguien, se entiende también. Y tampoco es tan sencillo, a menudo turismo y urbanismo, y los intereses que representan se repelen. Llamo, pues, «turbanismo» a este complejo conglomerado de intereses, programas y prácticas que sobrepasa al turismo a secas, y que de por sí ya es difícil de aprehender. Efectivamente, el sector está compuesto de transporte, alojamiento, restauración, entretenimiento, etc.,[75] pero además, y esto es lo que aquí nos atañe, el turismo también necesita del conjunto de la sociedad. Recordemos la campaña de «un turista, un amigo» que apareció en la introducción a este capítulo, o la misma insinuación de hacer al habitante un turista en su propia ciudad...

74 Mientras que por un lado el énfasis recae en las conexiones que hay entre el patrimonio y el aumento de valor, por el otro hallamos, de manera harto implícita, la idea de la «mejora» y a quién beneficia ésta mediante la desposesión del «botín» legado por la historia.

75 Todo ello requiere de un «proceso turístico particular», es decir, orientación laboral, comunidades profesionales, flexibilidad, temporalidad y segmentación. Véase Shaw y Williams, 2004, pp. 65-82.

El sector del turismo, en nuestro caso altamente mediado por el gobierno de la comunidad autónoma, exhorta a que la sociedad en su conjunto se implique en la creación de valor. No es ninguna sorpresa que el president del Govern de les Illes Balears mantuviera en su discurso de investidura que el turismo es, de facto, un hecho social total:

> [T]odos sabemos la importancia que tiene en nuestra economía el turismo. Todo, de una u otra manera, gira alrededor de esta actividad. Y por eso tiene que ser tratada de forma diferencial. Como primer mensaje, quiero comprometerme a que nuestra política en materia turística la haremos de la mano del sector[76].

Efectivamente, estamos ante un «manos a la obra», pero «de la mano del sector», «¡sin manos!» añadiría el gracioso creyente del *laissez faire,* mejor dicho, el gracioso que nos quisiera hacer creer en ello. La política del lugar que entrañan las designaciones patrimoniales es un buen ejemplo para ver cómo el espacio, en este caso el espacio urbano, se adecúa al turismo y con ello, como el urbanismo lo adecúa. En este proyecto que es el turbanismo, lo que entendamos como trabajo acabará siendo crucial. Cuando contemplamos la producción de paisajes como el del Centre, no solo necesitamos localizar sus materias primas y ofrecer un relato plausible de los medios utilizados para transformarlas, sino que, de manera más importante, también tenemos que identificar formas específicas del trabajo que requieren tales creaciones. Tal y como nos recuerda Chio: «Al fin y al cabo, en turismo, el ocio de una persona es el trabajo de otra»[77].

Está claro que si tenemos en cuenta la fascinación del turista por descubrir lugares, cuando no simplemente consumirlos, las formas de trabajo que encontramos, lejos de ser homogéneas son enormemente variadas[78]. En el mismo discurso inaugural, un poco más adelante, el president desarrollaría esta reflexión, al menos por lo que respecta a los paisajes de las campiñas del archipiélago:

76 Parlament de les Illes Balears, 2011, p. 19.

77 Chio, 2014, p. xvii.

78 Las varias formas de trabajo van desde el trabajo que incorpora un objeto legado de modos de producción que ya no son hegemónicos al trabajo que confiere significado a dicho objeto.

> Desde hace tiempo se dice del sector primario que es fundamental para que nuestra principal industria, el turismo, tenga en el paisaje isleño una fuente de imágenes que lleven a nuestros visitantes a percibir la diversidad de los entornos de las Islas Baleares, reflejados en sus cosechas, en un paisaje modificado por el hombre en casi todo el territorio[79].

Salvando la distancia que separa el campo de la ciudad, el tema central de este capítulo ha sido el del trabajo que supone desgoznar tales imágenes de las obras encontradas sobre el terreno o, para decirlo de otra manera, del «territorio» al que alude el president. Ahora bien, su afirmación ignora aquello en lo que tanto he insistido en este capítulo y que apoya la visión que mantiene que la reciente construcción territorial de Mallorca se ha basado principalmente en el desarrollo del turismo y del negocio inmobiliario[80], es decir, el territorio es uno eminentemente inmobiliario y turístico y se ha constituido como tal durante más de un siglo. Las obras del Centre son una clara muestra, apropiadas como han sido por el turbanismo imperante en la forma del patrimonio. En efecto, mantengo que el patrimonio requiere obras. Sin embargo, el patrimonio no es un producto por sí mismo, sino que es un paso más hacia el producto final.

En este caso el producto final son las propiedades inmobiliarias hechas de metros cuadrados, cuyas imágenes aparecen en las guías y folletos turísticos. Y es que a pesar de lo que a menudo aparece como una sistematización apresurada de sus pensamientos, y aún así rica en la dialéctica que contiene, Lefebvre desarrolló el concepto de obra de tal manera que ahora podemos ofrecer nuevas perspectivas sobre cómo se produce el patrimonio y, más específicamente, superar lo que llamo el «dilema patrimonial», atrapado como está entre la grandilocuente política identitaria batallada a la escala de lo universal que pretende representar la UNESCO[81] y la mercantilización del patrimonio mediante la combinación del acaparamiento y la circulación, lógica económica de un proceso que llevará a Franquesa a reconocer de manera acertada la existencia de una inflación patrimonial[82].

---

79 Parlament de les Illes Balears, 2011, p. 21.

80 Rullan Salamanca, 2002.

81 Meskell, 2013, ahonda en el carácter identitario de estas políticas patrimoniales. La literatura sobre la política que supone el Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO es muy diversa. Mientras que algunos autores se centran en enfoques libres de conflicto por lo que respecta a los valores del Patrimonio de la Humanidad de la UNESCO, otros toman interés por las contradicciones que encuentran en la universalidad de tales valores, e incluso confirman el saqueo a los oprimidos que conlleva. Véanse respectivamente Labadi, 2013; Collins, 2008; y Tucker y Carnegie, 2014.

82 Franquesa, 2013, p. 359.

Ésta es constatable en el aumento tanto de sitios como de tipologías patrimoniales[83]. Así mismo, por muy realista que sea, hay una omisión importante en este cuadro cuasi dantesco ubicado entre la identidad y la mercantilización: ¿Conservar para quién? Está claro que el resultado de esta conservación no la realizará Roberto la estatua humana, ni Gabi la propietaria del bar, ni tampoco los miembros de ARCA, sino que la realizará el capital que financia la construcción de los hoteles que encontramos en Es Barri.

Tal vez necesitemos recordar a Joan Bonet cuando denunció la reforma de Es Barri y enfatizó el desconocimiento que tenía la sociedad sobre el trabajo muerto que sus obras incorporaban. En tanto que la historia era presente, Bonet exigía al trabajo vivo que tomara conciencia de ello y de los esfuerzos y las luchas de las hornadas previas de la clase obrera, aquellas que habían construido las obras que ahora devenían patrimonio. Bonet animaba a sus conciudadanos a tomar el Centre y les conminaba a mantenerlo vivo, no revitalizándolo como pretendían otros diciendo qué se tenía y qué no se tenía que salvar (¡ya estaba vivo!) sino no dejando que muriera el trabajo. Solo podía conseguir este objetivo invocando el carácter de clase del trabajo vivo, apelando a su conciencia colectiva, urbana. Al fin y al cabo, lo urbano no es otra cosa que la sociedad «manos a la obra»[84].

En conclusión, las relaciones sociales son la base de la creación de valor. Y sin embargo, esta creación de valor se funda también en la desposesión de un común denominador que encontramos tanto en las obras hechas como en el «comunalizar» que palpita allí fuera, un común denominador que relaciona el trabajo que incorporan las obras con el trabajo vivo, que aglutina el trabajo de las obras con el trabajo urbano que no deja de latir. Sin el reconocimiento de este trabajo urbano, un trabajo realizado fuera del ámbito salarial, perdemos la oportunidad de entender la ciudad como forma de acumulación de capital y por ende a ignorar la fuente misma de la creación de valor del espacio urbano.

83 Franquesa y Morell, 2010; Del Mármol *et al*., 2015.

84 Delgado, 1999, p. 25.

Bibliografía

Agència de Turisme de les Illes Balears (2012), *El turisme a les Illes Balears. Anuari 2011*, Palma, Agència de Turisme de les Illes Balears.

Ajuntament de Palma (2013), «Ordenanza para fomentar y garantizar la convivencia cívica en Palma»; disponible en Internet.

______ (1995), *Pla Especial de Protecció i Rehabilitació Integral de Sa Gerreria*, Palma, Ajuntament de Palma.

______ (1985), *Pla General d'Ordenació Urbana*, Palma, Ajuntament de Palma.

Alain, C. (2001), «El impase ciudadanista. Una contribucíón a la crítica del ciudadanismo»; disponible en Internet.

Alomar Esteve, Gabriel (2000) [1950], *La reforma de Palma. Hacia la renovación de una ciudad a través de un proceso de evolución creativa*, Palma, Col·legi Oficial d'Arquitectes de les Illes Balears.

______ (1986), *Memorias de un urbanista 1939-1979*, Palma: Miquel Font Editor.

______ (1980) [1947], *Teoría de la ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista*, Madrid, Instituto de Administración Local.

Amer Fernández, Joan (2006), *Turisme i política. L'empresariat hoteler de Mallorca*, Palma, Documenta Balear.

Angelis (de), Massimo (2013), «Does capital need a common fix?», E*phemera*, vol. 13, núm. 3, pp. 603-615.

______ (2007), *The beginning of history. Value struggles and global capital*, Londres, Pluto Press.

Austria (de), Luis Salvador (1985) [1871], *Las Baleares por la palabra y el grabado. Mallorca (parte general). Tercer Libro. Tomo IV*, Palma, Caja de Baleares - Sa Nostra.

Benjamin, Walter (2004), *Libro de los pasajes*, Madrid, Akal.

Botín Torres, Victoria *et al*. (2011), *El turisme a les Illes Balears. Anuari 2010*, Palma, Observatori del Treball i Turisme de les Illes Balears.

Büscher, Bram y Robert Fletcher (2014), «Accumulation by conservation», *New Political Economy*, DOI: 10.1080/13563467.2014.923824.

Butler, Chris (2012), *Henri Lefebvre. Spatial politics, everyday life and the right to the city,* Abingdon, Routledge.

Capellà, Llorenç (1998), *Guitarres de dol*, Binissalem, Di7.

Chio, Jen (2014), *A landscape of travel. The work of tourism in rural ethnic China*, Seattle, University of Washington.

Cleaver, Harry (2000) [1979], *Reading* Capital *politically*, Leeds, Antithesis.

Cócola Gant, Agustín (2011), *El Barrio Gótico de Barcelona. Planificación del pasado e imagen de marca,* Barcelona, Ediciones Madroño.

Collins, John F. (2008), «"But what if I should need to defecate in your neighborhood, madame?": Empire, redemption, and the "tradition of the oppressed" in a Brazilian World Heritage Site», *Cultural Anthropology*, vol. 23, núm. 2, pp. 279-328.

Delgado, Manuel (2013), «Artivismo y postpolítica. Sobre la estetización de las luchas sociales en contextos urbanos», en *Quaderns-e Revista de l'Institut Català d'Antropologia*, vol. 18, núm. 2, pp. 68-80.

______ (1999), *El animal público. Hacia una antropología de los espacios urbanos*, Barcelona, Anagrama.

Desai, Radhika (2011), «The new communists of the commons: Twenty-first-century Proudhonists», *International Critical Thought*, vol. 1,núm. 2, pp. 204-223.

Domínguez Sánchez, Mario (2010), *Post-política y ciudadanismo*, Somosaguas, Federación de Estudiantes Libertarios.

Ferrà Perelló, Bartomeu (1996) [1918], *Ciutat ha seixanta anys. 1850-1900*, Palma, Miquel Font Editor.

Franquesa, Jaume (2013), «On keeping and selling: The political economy of heritage making in contemporary Spain», *Current Anthropology*, vol. 54, núm. 3, pp. 346-369.

Franquesa, Jaume y Marc Morell (2010/2003), «Heritage, a matter of position», *Environment, Land, Society: Architectonics*, núm. 2.iii-iv, pp. 39-50.

García García, Esther, Ariana Sánchez Cota y Juan Rodríguez Medela (2013), *¿Por qué no nos dejan hacer en la calle? Prácticas de control social y privatización de los espacios en la ciudad capitalista*, Granada, COTALI y Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala.

Graeber, David (2012), «Dead zones of the imagination. On violence, bureaucracy, and interpretive labor», *Hau. Journal of Ethnographic Theory*, vol. 2, núm. 2, pp. 105-128.

Graves, Robert y Paul Hogarth (1965/1957), *Majorca observed*, Londres, Cassell & Company Ltd.

Hardt, Michael y Antonio Negri (2003) [1994], *El trabajo de Dionisos. Una crítica de la forma-estado*, Madrid, Akal.

Harvey, David (2003), *El nuevo imperialismo*, Madrid, Akal.

______ (2013) [2012], *Ciudades rebeldes. Del derecho a la ciudad a la revolución urbana*, Madrid, Akal.

Kelly, Alice B. (2011), «Conservation practice as primitive accumulation», *Journal of Peasant Studies*, vol. 38, núm. 4, pp. 683-701.

Labadi, Sophia (2013), *UNESCO. Cultural heritage, and outstanding universal value: Value-based analysis of the World Heritage and Intangible Cultural Heritage Conventions*, Lanham, Alta Mira Press.

Lefebvre, Henri (2013) [1974], *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.

______ (1983a) [1980] *La presencia y la ausencia. Contribución a la teoría de las representaciones,* México DF., Fondo de Cultura Económica.

______ (1983b) [1972], *El pensamiento marxista y la ciudad*, Madrid, Universidad Politécnica de Madrid.

______ (1978a/1969) [1968], *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Península.

______ (1976-1976b-1977-1978b), *De l'État* (4 volumes), París, Union Général d'Éditions.

______ (1973), *La survie du capitalisme: La reproduction des rapports de production*, París, Anthropos.

Linebaugh, Peter (2013) [2008], *El Manifiesto de la Carta Magna. Comunes y libertades para el pueblo*, Madrid, Traficantes de Sueños.

Lutkehause, Nancy Christine y Dennis O'Rourke (1989), «"Excuse me, everything is not all right": On ethnography, film, and representation: An interview with filmmaker Dennis O'Rourke», *Cultural Anthropology*, vol. 4, núm. 4, pp. 422-437.

Luxemburg, Rosa (2003) [1951/1913], *The accumulation of capital*, Londres, Routledge.

Macip, Ricardo F. y Claudia Zamora Valencia (2012), «"If we work in conservation, money will flow our way": hegemony and duplicity on the Coast of Oaxaca», *Dialectical Anthropology*, vol. 36, núm. 1/2, pp. 71-87.

Mármol (del), Camila *et al*. (2015), «Introduction: Of seduction and disenchantment. An approach to the heritage process», en C. del Mármol *et al*. (eds.), *The making of heritage. Seduction and disenchantment*, Nueva York, Routledge, pp. 1-22.

Marx, Karl (1976) [1894], *El capital. Libro tercero. El proceso global de la producción capitalista,* vol. 6, Madrid, Siglo XXI.

______ (1975a-1975b-1975c) [1867] *El capital. Libro primero. El proceso de producción de capital,* vol. 1, 2 y 3, Madrid, Siglo XXI.

Meskell, Lynn (2013), «UNESCO's World Heritage Conventions at 40: Challenging the economic and political order of International Heritage Conservation», *Current Anthropology*, vol. 54, núm. 4, pp. 483-494.

Mitchell, Don (2003), *The right to the city. Social justice and the fight for public space,* Nueva York, Guilford.

Mollona, Marcello (2009), *Made in Sheffield. An ethnography of industrial work and politics*, Nueva York, Berghahn Boks.

Morell, Marc (2015a), «When space draws the line on class», en J.G. Carrier y D. Kalb (eds.), *Anthropologies of class: Power, practice and inequality*, Cambridge, Cambridge University Press, pp. 102-117.

______ (2015b), «Tourism values and the becoming ordinary of heritage», en C. del Mármol *et al.* (eds.), *The making of heritage. Seductions and disenchantments*, Nueva York, Routledge, pp. 158-183.

______ (2014), «El trabajo de la gentrificación. Un bosquejo en torno a la formación de un sujeto histórico urbano», *Working Paper Series CONTESTED_CITIES* WPCC-14002

______ (2013), «De l'espai no te'n refies mai: Treball urbà i formació/lluita de classe», *Quaderns-e de l'Institut Català d'Antropologia*, núm. 18.2, pp. 53-67.

______ (2011), «Working class heritage without the working class. Ethnography on gentrification in Ciutat (Mallorca)», en L. Smith *et al*. (eds.), *Heritage, labour and the working classes*, Londres, Routledge, pp. 283-302.

______ (2010a) «"Fer barri". Escala, turisme i urbanisme en el més ençà de la globalització», en A. J. Aguiló, M. Comas y B. Sales (eds.), *Globalització: Visions crítiques actuals*, Palma, Edicions UIB, pp. 187-211.

______ (2010b), «Patrimonio de la clase obrera sin la clase obrera. Etnografía de la gentrificación en Ciutat (Mallorca)», C. del Mármol *et al*. (eds.), *Los lindes del patrimonio. Consumo y valores del pasado*, Barcelona, Icaria, pp. 105-125.

______ (2009), «*Fent barri.* Heritage tourism policy and neighbourhood scaling in Ciutat de Mallorca», *Etnográfica*, vol. 13, núm. 2, pp. 343-372.

Morell, Marc y Jaume Franquesa (2011), «Playing snakes and ladders in Ciutat de Mallorca: An ethnographic approach to the neighbourhood scale», en M. Kousis *et al*. (eds.), *Contested Mediterranean spaces. Ethnographic essays in honour of Charles Tilly*, Oxford, Berghahn Books, pp. 195-220.

Murray, Iván (2012), *Geografies del capitalisme balear: Poder, metabolisme socioeconòmic i petjada ecològica d'una superpotencia turística*, Palma, Universitat de les Illes Balears (tesis doctoral).

Negri, Antonio (2005) [1997/1971], «Crisis of the planner-state: Communism and revolutionary organization», en A. Negri, *Books for burning. Between civil war and democracy in 1970s Italy*, Londres, Verso, pp. 1-50.

Nonini, Don M. (2006), «Introduction: The global idea of 'the commons'», *Social Analysis*, vol. 50, núm. 3, pp. 164-177.

Oliver, Antoni (1997), «La rehabilitació de Ciutat, el gran repte», *Ona*, núm. 51, pp. 24-29.

O'Rourke, Dennis (1988), *Cannibal tours*, Port Moresby (Papúa Nueva Guinea), Institute of Papua New Guinea Studies (documental).

Parlament de les Illes Balears (2011), «Debat d'investidura del candidat a president de les Illes Balears», *Diari de Sessions del Ple del Parlament de les Illes Balears*, 14 y 15 de junio, pp. 18-22.

Riera i Frau, Magdalena (1994), «Planeamiento urbanístico, promoción inmobiliaria y arqueología involuntaria», *Arqueología y Territorio Medieval*, núm. 1, pp. 93-99.

Roseberry, William (2002), «Understanding capitalism historically, structurally, spatially», en David Nugent (ed.), *Locating capitalism in time and space. Global restructurings, politics and identity*, Stanford, Stanford University Press, pp. 61-75.

Rullan Salamanca, Onofre (2002), *La construcción territorial de Mallorca*, Palma, Editorial Moll.

Sansó Rosselló, Andreu (dir.) (2011), *Les Illes Balears en xifres '10*, Palma, IBESTAT.

Shaw, Gareth y Alan M. Williams (2004), *Tourism and tourism spaces*, Londres, Sage.

Smith, Neil (2007), «Nature as accumulation strategy», *Socialist Register*, núm. 43, pp. 19-41.

______ (1990/1984) *Uneven development. Nature, capital and the production of space*, Oxford, Basil Blackwell.

Tronti, Mario (2001) [1966/1962], «La fábrica y la sociedad», en M. Tronti, *Obreros y capital*, Madrid, Akal, pp. 43-63.

Tucker, Hazel y Elizabeth Carnegie (2014), «World heritage and the contradictions of "universal value"», *Annals of Tourism Research*, núm. 47, pp. 63-76.

UNESCO (2006), *International public debates. Urban policies and the right to the city*, París, UNESCO.

UNWTO (2011), *Annual report 2010*, Madrid, UNWTO.

Wilms, Alexandra (2015), «Dormir como los nobles de Palma», *Diario de Palma* (suplemento dominical del *Diario de Mallorca*), 25 de enero, pp. 14-15.

Wolf, Eric R. (1987) [1982], *Europa y la gente sin historia*, México DF, Fondo de Cultura Económica.

4. Otra vuelta de tuerca. La bicicleta en Valencia y el renovado capitalismo urbano

Diego Ortega Botella y Rodrigo Martínez Novo

Si queremos que todo siga como está, es necesario que todo cambie.
Giuseppe Tomasi di Lampedusa, *El Gatopardo*, 1958.

Introducción

Durante el pasado siglo, el desarrollo de la industria del transporte motorizado ha tenido una gran repercusión sobre la organización de las ciudades. Como se ha reconocido ya, para hacer posible el uso masivo de algunos de sus productos, especialmente el coche, fue necesario ordenar el entramado urbano según los grandes desplazamientos, las velocidad y la eficiencia[1]. Sus inventos, al contrario de lo que se suele creer, se expandieron no sólo por el aumento de la demanda, sino, antes bien, por las trasformaciones que se dieron en un espacio cada vez más orientado a permitirles circular y tornarlos útiles. Estas transformaciones habidas en las ciudades de todo el mundo han generado efectos considerados socialmente positivos: han abierto la posibilidad de acceder a rápidas conexiones entre puntos distantes. Pero también muy negativos: han creado un hábitat deshumanizado y nocivo para la salud, donde la diversidad de usos que puede tomar la calle se ha visto reducida[2].

1 Winner, 1980.

2 Ghel, 2006.

En los últimos años, sin embargo, diversas ciudades, sobre todo del Occidente industrial, han incorporado políticas urbanas que parecen romper con dicha tradición organizativa y sus consecuencias. Mediante un discurso basado en la innovación y la sostenibilidad promocionan actuaciones que vendrían a superar los problemas planteados por la antigua ciudad capitalista vertebrada en torno al automóvil. Unas de las más visibles en esta materia han sido las destinadas a impulsar el uso de la bicicleta a través de la instalación, en las vías públicas, de servicios externalizados de libre disposición. Con las nuevas infraestructuras la ciudad podría presumir de ser más moderna, basada en tecnologías menos contaminantes y libres de ruidos; en suma, una ciudad donde el ambiente, por fin, se volvería convivencial.

Pero más allá de las buenas intenciones mencionadas, algo que merece la pena explorar son las dificultades que conlleva conseguirlas. La existencia todavía hoy en las ciudades que abrazan estas políticas de los problemas socioambientales que se querían resolver es muy notoria. Sirva como ejemplo los señalados por los últimos informes relacionados con los costes externos del transporte[3]. Además, uno de los motivos podría encontrarse en las propias políticas, en las incoherencias que surgen entre el halo rupturista del que se rodean y las prácticas continuistas que promueven. De hecho, si tomamos en consideración la permanencia de los mismos poderes hegemónicos que en los últimos tiempos han guiado los modelos urbanos, así como las variaciones en sus formas de legitimarlos[4], tal vez sería adecuado decir que lo que actualmente promueven no es tanto una novedad del planeamiento espacial como una renovación (reajuste) algo matizada de los intereses y las percepciones que lo venían imponiendo. El resultado sería un panorama social teñido de verde en el que mientras la Administración reivindica el cambio por medio de la proclama «viva la bici», al tiempo, lo hace a partir de «lógicas prácticas»[5] que dejan sin solucionar las cuestiones fundamentales.

Por todo ello, en el presente capítulo abordaremos el caso de la ciudad de Valencia y la reciente implantación de las estaciones de préstamos de bicicleta. El objetivo será evaluar si la medida supone realmente un cambio sustancial con respecto a la organización precedente del espacio y de sus perjuicios asociados. En concreto, nos referimos a esa organización del espacio impuesta desde el «enfoque del transporte» que venía siendo criticada por diversos colectivos afines al uso de la bicicleta.

[3] Becker *et al.*, 2012; Sanz *et al*., 2014.

[4] Harvey, 1989.

[5] Bourdieu, 1991.

Para llevar a cabo este objetivo, en la primera parte expondremos las características socio-espaciales que tiene la ciudad de Valencia en el momento en el que irrumpe el servicio de bicicletas. Veremos a través de las diversas políticas cómo el desarrollo urbanístico de la ciudad se ha caracterizado por buscar satisfacer las necesidades del coche y por dejar de lado aquellas que provienen de perspectivas basadas en lo que denominaremos «paradigma de la movilidad». En el segundo epígrafe analizaremos los supuestos innovadores (lógicas prácticas) con los que la Administración lleva a cabo la instalación del servicio de bicicletas y qué efectos genera en el espacio. En el tercero, compararemos estos supuestos con los que subyacen en las propuestas de quienes han sufrido las consecuencias del modelo que impera en la ciudad; nos centraremos específicamente en el movimiento social vinculado al uso de la bicicleta, defendido desde los diversos colectivos pro-bici de la ciudad de Valencia. Finalmente, en el cuarto epígrafe mostraremos las principales conclusiones que se derivan del trabajo.

El contexto: transporte, movilidad y políticas urbanas en la ciudad de Valencia

Para poder presentar el contexto de la ciudad de Valencia, y en general nuestro análisis, es necesario aclarar algunas de las categorías básicas que utilizaremos para hacerlo y que pertenecen al lenguaje de la investigación. Nos referimos a la categoría de «espacio» y a su vinculación con otras como «transporte y movilidad». En relación con el espacio, entre las diversas tradiciones de la investigación social que se aproximan a ella, nosotros vamos a optar por aquella que la concibe como una dimensión interpretable y dependiente de distintos aspectos de la existencia humana (experiencia, percepción, imaginación, poder). Tomando en consideración el foco de nuestro trabajo, las interpretaciones en las que nos centraremos serán las de aquellos habitualmente legitimados para planificar y diseñar el espacio (técnicos, autoridades administrativas, etc.), así como las que se derivan del uso social que hacen de él otros actores, como los representados por los colectivos pro-bici.

Seguiremos así la propuesta de diversos autores que destacan como una característica propia del espacio su capacidad de ser transformado por las actividades y los significados que articulan los actores sociales en su conjunto[6]. Visto desde esta perspectiva, la categoría está más cerca de ser el resultado de una trama discursiva dirigida a dotar de sentido la materialidad que contiene,

[6] Urry, 1985; Del Valle, 1997; Low, 2005.

que de ser una dimensión absoluta previamente establecida. Se trata, en definitiva, de algo procesual, de una dinámica de co-construcción histórica repleta de interacciones simbólicas, en las cuales, sin embargo, terminan por prevalecer unos sentidos sobre otros.

En concreto, aquella interpretación que específicamente se dirige a ordenar el espacio en función de la circulación convenimos en denominarla «perspectiva espacial del transporte». Y esa otra que tiene características idealmente contrapuestas y que influye en menor grado en la conformación actual de la urbe, podría nombrarse «perspectiva espacial de la movilidad». Consideremos ahora las notables diferencias que hay entre ambas.

El espacio del transporte parte de una «causalidad lineal»[7] en la cual los distintos modos de desplazarse se conciben como independientes unos de otros. La ciudad se entiende, por tanto, como un espacio funcional donde las personas y los vehículos tienen diversas formas de viajar de un punto A a un punto B. Las interacciones que suceden entre los puntos apenas tienen importancia. Lo más importante es la eficiencia con que cada una de estas formas y de manera aislada (espacio ciclista, espacio del viandante y espacio del automóvil) consiguen conectarlos[8]. Bajo este prisma que es propio de la ingeniería del tráfico y del planificador que la lleva a cabo –es decir, del que entiende lo urbano como un plano homogéneo lleno de puntos iguales que hay que unir con transectos–, la calle se distribuye con criterios segregacionistas. La acera es del peatón, el carril de la bici y la calzada fundamentalmente del coche. Cuando el diseño que se dibuja sobre la ciudad encuentra alguna limitación para dar cabida a todas las líneas o alguna contradicción entre ellas, como pueda ser un cruce, debe entonces decidirse quién tendrá la prioridad. Al mismo tiempo, sin embargo, para que no parezca que esto sucede y el planificador técnico pueda seguir siendo fiel al estatus de imparcialidad que le caracteriza, es habitual que su decisión acabe siendo justificada como si más que suya lo fuera del natural devenir de las cosas.

Esta voluntad incompatible de, por un lado, querer intervenir y, por otro, hacer como si no ocurriera (ser neutral, evitar actuar por intereses parciales), se suele resolver argumentando que su elección es el resultado de una libre interacción y no de los presupuestos que tiene el poder que ordena la urbe. Por eso el automóvil se convierte siempre en el justo ganador. El elevado estatus que históricamente acompaña a su figura[9] unido al muy expandido

7 Miralles-Guasch, 2002.

8 Miralles-Guasch y Cebollada, 2003.

9 Urry, 2002, 2004.

imaginario industrial de las políticas contemporáneas le convierte en el candidato aventajado. Su potencial velocidad para cumplir los recorridos (sobre todo aquellos abstractos y teóricamente calculados en espacios geométricos sin obstáculos) es asumido como una cualidad positiva. Tiene, en definitiva, una mayor legitimidad para configurar el esqueleto de esa ciudad que debe ser empujada por avance del progreso motorizado. Los efectos prácticos reales que produce, el peligro que supone para otros medios de desplazamiento, las agresivas adecuaciones que se hacen de hábitats estrechos para permitir su paso, la contaminación que genera o el alargamiento de las distancias que provoca en espacios organizados bajo su mandato pasan a un segundo plano a tenor del merecido y asumido privilegio que ostenta. Llegado el momento de elegir, su trayectoria no tiene que ser interrumpida y todas las demás tendrán que adaptarse a él. Dicho de otra forma, el protagonismo recaerá en la fluidez del tráfico motorizado y no en el tránsito autónomo (peatones o vehículos no dependientes del petróleo, como es el caso de la bicicleta).

Por el contrario, el espacio visto desde el prisma de la movilidad responde a una causalidad menos lineal y determinista donde las distintas formas de desplazarse se conciben como interrelacionadas entre ellas. La ciudad no se entiende como un espacio funcional dirigido a satisfacer exclusivamente los distintos empeños de ir del punto A al B. Ni siquiera tiene como objetivo estricto encontrar un trayecto óptimo, pues es el propio trayecto compartido lo que cobra prioridad. En él, las personas pueden moverse o detenerse mediante un ejercicio de desplazamiento que tiene como referencia los lazos de proximidad, los tiempos largos de la pertenencia y las raíces con lo local[10]. La calle se torna en algo más que un espacio que hay que atravesar según la eficiencia de hacerlo al menor tiempo y costo posible. Es un espacio destinado al habitar, al juego, al intercambio de experiencias en el que se disfruta de la vivencia de moverse. Para posibilitar tal perspectiva, el técnico planificador no se centra tanto en la objetividad experta, como en la participación social. El poder que ostenta es supervisado y controlado de manera directa por la ciudadanía, no teniendo más remedio que incorporar la visión que le exigen los más vulnerables. Debe admitir que su prioridad es pacificar el tráfico, es decir, frenar a aquel vehículo que es capaz de coartar con su paso los otros posibles usos del suelo[11]. En definitiva, se trata no sólo de un espacio más vinculado a la proximidad que a la velocidad, sino también de uno más cercano a la igualdad que a la hegemonía. Un entorno en el que cobra sentido transitar de manera autónoma y muy poco transportarse a motor[12].

---

10 Gutiérrez, 2010.

11 Sanz, 2008.

12 Illich, 1974.

Las características comentadas del transporte y la movilidad son fundamentales para entender la percepción espacial que sobre la circulación tienen las regulaciones urbanas que rigen las ciudades. Como veremos a continuación, en el caso concreto de Valencia, las distintas políticas urbanas (desde 1966 a la actualidad)[13] han modelado su contexto eminentemente desde el paradigma del transporte, a pesar de que se ha dado importancia en las últimas agendas a vehículos tan aparentemente contrarios a esta percepción, como la bicicleta.

Distintas agendas urbanas para un modelo de ciudad

Con el tiempo, el espacio de la ciudad de Valencia ha ido transformándose según las distintas corrientes urbanísticas del momento. Al aproximarnos de forma sucinta a su historia, se pueden apreciar las profundas huellas que han dejado los distintos Planes Generales de Ordenación Urbana (PGOU)[14]. Si bien estos constituyen la herramienta técnica a través de la cual se ordenan las diversas actividades urbanas (residencial, industrial, sector terciario), existe entre ellos un hilo conductor que permite organizarlas en conjunto dentro de un territorio. Hablamos de las carreteras urbanas que atraviesan la ciudad de Valencia y que finalmente la conectan con toda el área metropolitana.

A partir de 1966, en el marco de su decisión de desviar por el sur de la ciudad el río Turia (1958)[15], el PGOU asume e intensifica las propuestas viales ya señaladas en el anterior plan de 1946. Desde entonces los principales ejes de penetración a Valencia se convertirán en grandes autopistas destinadas a dar fluidez al tráfico motorizado. El plan será articulado a través de seis vías radiales y cinco anillos de circunvalación que terminarán por consolidar la organización radio-concéntrica de la ciudad. El núcleo del distrito de Ciutat Vella se conectará de forma veloz y mediante amplias avenidas con la periferia. Y los principales ejes de acceso a la ciudad conformarán el auténtico esqueleto de toda la estructura urbanística, pues aglutinarán a su alrededor una elevada densidad de población y actividades.

13 Este texto es previo a las candidaturas municipalistas que llegaron en 2015 a las alcaldías de algunas ciudades del Estado español, entre ellas Valencia. [N. de E.]

14 Gaja y Boira, 1994; Boira, 2013.

15 Pese a que la movilización social evitó que el río Turia se convirtiera en una autopista (actualmente un parque), la elección de la solución Sur no evitó, sin embargo, una macro estructuración de la ciudad en base a grandes viales (Torres, 2005).

Figura 4.1. Mapa de la articulación radial de la ciudad.



Fuente. Centro de Gestión del Tráfico Valencia

El PGOU de 1988[16], en comparación con su predecesor, introduce algunos reajustes en el tratamiento que se había dado a la estructura viaria. Pone la mirada en la proximidad, en el uso de la calle por el ciudadano. En este sentido comienza a reconocer el valor que tienen los medios autónomos de desplazamiento, hecho que se materializa en el desarrollo de los primeros carriles bici (acera-bici). Pese a esta nueva mirada, el plan persiste en su voluntad por acrecentar la capacidad vial desde la perspectiva de los grandes desplazamientos y, por ende, de hacer primar los criterios de la ingeniería del tráfico sobre otras consideraciones de tipo ambiental y social. A partir de criterios funcionalistas de la organización del espacio se impulsará la especialización de los usos del suelo y la disgregación de las actividades (residencial, industrial y de servicios). Una de las consecuencias directas será el aumento de las distancias entre los diversos usos y la ampliación del recorrido que los habitantes deben hacer para poder acceder en su vida cotidiana al empleo, la vivienda, la educación, la salud, etc. Esta disposición que es

16 A fecha de diciembre de 2014, este plan está en fase de revisión. En la versión simplificada se plantea que el desarrollo urbano no debe renunciar al crecimiento y la modernidad como estrategia para conseguir el equilibrio en el territorio del término municipal de Valencia.

favorable al vehículo motorizado, lo hará aparecer como el invento más capacitado para satisfacer las necesidades de acceso a distintos puntos del territorio. Sobrevivir dependerá cada vez más de poseerlo o no poseerlo, siendo éste un factor muy importante en la creación de desigualdad social.

En 1991, la entrada del Partido Popular inaugura un periodo de reformas muy significativas, que se extiende hasta 2015. Las políticas urbanas intensificarán su intención de liberalizar el suelo y de impulsar, casi exclusivamente, iniciativas de carácter económico. Entidades de coparticipación público-privada llevarán a cabo un desarrollo urbanístico de tipo empresarial[17], con el objetivo de hacer de Valencia una ciudad competitiva en el escaparate global. Las transformaciones del espacio ya no se dirigirán tanto a satisfacer necesidades locales, como a hacer atractivo el uso y consumo del suelo. Se tratará de actuar siempre pensando en la atracción de capitales externos para situar la metrópolis en los primeros puestos del ranking mundial. Bajo esta lógica de *city marketing*, la deuda pública generada por numerosos proyectos y eventos (Fórmula 1, Ciudad de las Artes y las Ciencias, America's Cup, etc.) pasará a ser considerada un simple efecto secundario de los beneficios que, supuestamente, reporta la venta de la metrópolis en el mercado internacional.

Para asegurar las ventajas competitivas y reforzar la imagen de modernidad y de progreso, una línea estratégica de actuaciones será también la del refuerzo de las inversiones en infraestructuras de transporte (por ejemplo, la estación del AVE, ZAL[18], Ronda Nord)[19]. Dichas inversiones encontrarán justificación en el discurso ampliamente asumido de que el transporte es un bien en sí mismo que siempre conviene acrecentar[20]. El argumento «cuanto más transporte y más infraestructuras, mayor crecimiento económico y desarrollo para todos», llegará a ser un *leitmotiv* de las políticas urbanas, muy utilizado incluso cuando de lo que se trata es de solventar las desigualdades territoriales[21].

---

17 Harvey, 1989.

18 La Zona de Actividad Logística (ZAL) es un centro de distribución de mercancías marítimas que, a pesar de haber sido declarado ilegal por el Tribunal Superior de Justicia de la Comunidad Valenciana, finalmente se ha llevado a cabo en la parte sur de Valencia (terreno de cultivo). Esto ha supuesto el desplazamiento de más de 300 familias y la desaparición de 750.000 metros cuadrados de huerta protegida.

19 Gaja, 2013.

20 Estevan y Sanz, 1996.

21 Arturo Soria y Puig (1980) nos advierte que establecer nuevas y mejores vías de comunicación entre dos núcleos desiguales, en términos generales no favorece a la menor, sino que suele aumentar la desigualdad y la dependencia. La supresión de la proximidad, a través de la velocidad, permite que las relaciones asimétricas entre las ciudades se intensifiquen, convirtiendo de este modo la no-

En cualquier caso, no debe olvidarse que en la última fase de este periodo, el apoyo indiscriminado al fomento del transporte motorizado también ha tenido que lidiar con algunas barreras. Por ejemplo, las que le imponen los límites energéticos o las críticas a sus efectos medioambientales. Las agendas no sólo del Ayuntamiento de Valencia, sino de otros muchos municipios, han dado buena cuenta de ello al sumar al lenguaje de la economía, el de la innovación dirigida a la sostenibilidad. Y es que hoy en día mantener la legitimidad de las políticas pasa por revestirse de un aura de cambio capaz de conjugar las nuevas condiciones, con los antiguos intereses[22]. Ejemplo de ello son tal vez algunas de las recientes iniciativas adoptadas por el citado Ayuntamiento: el servicio público-privado de préstamo de bicicletas (Valenbisi) y el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia (PMUSV).

La primera de estas iniciativas se inaugura el 21 de junio de 2010 (tres días antes de la Fórmula 1) en un acto de calle, donde las autoridades municipales junto con el presidente de la empresa adjudicataria, JCDecaux, comparten protagonismo. Presentado por la alcaldesa, Rita Barberá, como un servicio destinado a ser un medio de transporte alternativo y ecológico, y «no como un servicio para pasear»[23], será gestionado por una multinacional que registra unos beneficios anuales millonarios. Cabe señalar que el principal negocio de esta empresa no surge de manera directa del préstamo de bicicletas. La actividad que llevan a cabo consiste en instalar y gestionar las estaciones de anclaje a cambio de obtener la licitación para la explotación publicitaria en gran parte de la superficie de la ciudad. Si bien esta forma de concesión, que conlleva pérdida de honorarios para la Administración, podría ser discutida[24], de lo que no hay duda es del éxito de su uso: hoy en día los usuarios ascienden a casi 87.956[25]. Pese a las averías

distancia en un elemento de dominación que favorece al núcleo urbano más poblado y dinámico.

22 Boltanski y Chiapello, 2002.

23 Mónica Ros, «El servicio público de alquiler de bicicletas arranca con 242 abonados», *Levante-EMV*, 22 de junio de 2010; disponible en Internet.

24 Desde que Valencia, al igual que muchas otras grandes ciudades, abriera la posibilidad de dejar en manos de intermediarios la explotación publicitaria del mobiliario urbano, diversas empresas han competido por hacerse con el monopolio ofreciendo, en este caso, la implantación de sistemas de préstamos de bicicletas. Véase Sara Velert, «Dos empresas pujan por el alquiler de bicis en Valencia», *El País*, 15 de mayo de 2009; disponible en Internet. La Administración ha señalado el alto coste que conllevaría municipalizar este servicio, y lo rentable que sale para las arcas públicas aceptar la oferta de estas empresas. No obstante, en el balance que realizan los actuales responsables políticos de la ciudad se deja de lado los honorarios que la Administración podría percibir si fuera ella directamente quien gestionara la actividad publicitaria. Véase EFE Valencia, «El Ayuntamiento cifra en 6 millones el coste de municipalizar Valenbisi», *Levante*, 25 de febrero de 2014; disponible en Internet.

25 Paco Moreno, «Valenbisi pierde más de 4.800 usuarios desde enero en pleno litigio por el

que ha tenido el sistema, los desencantos y la subida de precios, la valoración general que hacen sus abonados es positiva, siendo el servicio de alquiler mejor evaluado entre las ciudades del Estado español[26].

Con respecto a la segunda iniciativa, el PMUSV es un documento elaborado estratégicamente que busca mejorar de forma sostenible los problemas de conexión entre distintas áreas urbanas. Pero a pesar de que sus actuaciones se justifican en nombre de la movilidad, las lógicas prácticas que promueven están muy cerca del paradigma del transporte. Así, aunque habla de generar innovaciones, de ecología y de poner el acento en el peatón y la bici, sigue manteniendo una visión de las formas de desplazamiento basada en la eficiencia y en la creación de itinerarios segregados. La presencia de bicicletas se ve incrementada, sin menoscabo de la estructura viaria del vehículo a motor. En este sentido, los objetivos no cumplen con las expectativas de los numerosos colectivos sociales (asociaciones profesionales, ecologistas, vecinales, etc.) que reivindican soluciones para las consecuencias que trae una ciudad subordinada al automóvil. Si bien muchos de ellos comparten de buen grado el impulso que da la Administración a la bicicleta (como es el caso de los colectivos pro-bici), algunos no comulgan, sin embargo, con su percepción del espacio. Reivindican uno más próximo y habitable, es decir, uno verdaderamente ligado a la movilidad[27].

Como hemos visto, es precisamente en la última etapa de las políticas e iniciativas comentadas cuando se pone de manifiesto la presencia de una gran contradicción. Si por un lado se justifica la necesidad de generar cambios que mejoren los antiguos perjuicios de la urbe, por el otro incorporan una lógica continuista con respecto a las causas que los provocan: siguen orientando la ciudad hacia la consecución de los fines del capitalismo y lo hacen a partir de la noción espacial del transporte que nace con la industrialización.

Para ahondar especialmente sobre este último aspecto, en lo que sigue analizaremos algunos de los fragmentos textuales y discursivos más representativos encontrados durante nuestra investigación. Comenzaremos con los de quienes están involucrados en la promoción y legitimación del servicio de préstamos de bicicletas, para comprobar los efectos potenciales que tienen la

servicio de alquiler», *Las Provincias*, 14 de febrero de 2014; disponible en Internet.

26 RACE, 2012.

27 Ortega-Botella, 2014.

lógica contradictoria y la percepción del espacio en la que se basan. Posteriormente, compararemos esta percepción con la que poseen otros actores de la ciudad como son los ya mencionados colectivos pro-bici.

Innovación en la ciudad: la bicicleta y el espacio del transporte

Las políticas contemporáneas, sobre todo las surgidas al calor de la «crisis económica» internacional, están llenas de conceptos que hacen alusión al cambio en abstracto, a la regeneración, a la innovación, etc.[28]. Como señalan diversos autores, estos vocablos dan forma a discursos muchas veces imprecisos y ambiguos en sus significados, pero con intereses marcadamente orientados por la industria, los gobiernos o en general por el capitalismo[29]. Se han convertido en un recurso retórico muy utilizado para impulsar trasformaciones que, paradójicamente, siguen basándose en los viejos postulados de la modernidad[30].

La planificación urbana, ya sean las políticas, los informes o las declaraciones oficiales vinculadas a ella, no está al margen de esta tendencia[31]. En el caso de Valencia encontramos numerosos ejemplos. Uno de ellos podría ser la declaración realizada por el técnico del Ayuntamiento que presentamos a continuación, en las jornadas realizadas entre INDEA (Ingeniería de aplicaciones) y la Universidad Politécnica de Valencia (UPV).

> Para nosotros la gestión del tráfico en Valencia puede ser considerada como excelente. No lo decimos nosotros, los datos nos avalan. Somos la segunda gran ciudad de Europa casi con menos congestión de tráfico. En Valencia fue donde inicialmente se creó el primer centro de gestión del tráfico por allá en 1970 y yo creo que un poco lo que estamos pretendiendo ahora con la ciudad inteligente es ni más ni menos que iniciar esa misma evolución que se tuvo entonces con la implantación de sistemas inteligentes de tráfico y transporte, pero no sólo al ámbito de la movilidad sino también al ámbito de la ciudad. Entonces yo lo que querría es que fuéramos capaces de trasladar a toda la gestión de la ciudad pues esto mismo que ya se inició en su día en el ámbito del tráfico [...] Una ciudad es muy inteligente si tiene un liderazgo inteligente, si gestiona muy bien la gestión relacional, quiero decir si trata como estamos haciendo hoy con otros elementos, con universidades, con empresas tecnológicas, con distritos tecnológicos, etc., si tiene en cuenta todo lo que hacemos todos y al

28 Gudeman, 2010.

29 Godin, 2011; Alonso y Fernández Rodríguez, 2011; Boltanski y Chiapello 2002.

30 Martínez-Novo, 2014.

31 Rodríguez y Vicario, 2005.

> final pues toma decisiones también estratégicas que hacen que las ciudades sean inteligentes. Yo me harto de decir que una de las cosas más inteligentes que alguien ha pensado sobre Valencia es hacer que en su día no creciera más de entre 800.000 o un millón de habitantes y gente que tomó ciertas decisiones, sobre todo en movilidad, que nos permiten que, hoy por hoy Valencia la podamos seguir cruzando en 25 minutos de norte a sur y de este a oeste. Esas decisiones, esas rondas norte, rondas sur y aspectos de movilidad estratégicas de urbanismo también son muy importantes y aquí aplican menos las TIC y lo que aplica es escuchar a los que saben, a quien nos puede decir por dónde tenemos que ir y a tomar decisiones de largo recorrido. Y nada más que decir. Muchas gracias[32].

El tipo de lenguaje que utiliza el técnico es muy significativo sobre la forma que tiene de entender la ciudad. Pese a que el nombre del evento invita a pensar en el cambio (Nuevas vías de circulación…) y pese a que sus declaraciones se justifican en la intención de hacer «evolucionar» la ciudad de Valencia hacia una más inteligente (por medio de «nuevas tecnologías»), muchos de los significados que utiliza para expresar su postura connotan precisamente lo contrario. Son, como decíamos, continuistas con una organización de la ciudad basada en el capitalismo y en la noción espacial de transporte. Con respecto al capitalismo, porque cuando nos habla «de gestionar el tráfico» plasma ese espíritu propio del *management* que recorre la Administración pública[33]. La ciudad se entiende como una corporación en cuya gestión deben primar los criterios de eficiencia y rentabilidad; donde la relación entre lo público y lo privado se ve diluida a favor de lo último. De tal modo, el protagonismo de la producción del espacio recae sobre una red de actores muy singular: la que mezcla la universidad con las empresas tecnológicas bajo el auspicio de la Administración[34].

En referencia a la noción del transporte, algo que deja en evidencia nuestro informante es la manera en que tiene de colmatar con esta visión espacial todos los otros aspectos posibles que tiene la movilidad. De hecho, la movilidad sólo la entiende en términos de transporte. Moverse de manera «veloz» cruzando la ciudad en 25 minutos o desarrollar infraestructuras orientadas a cubrir grandes desplazamientos son los éxitos que más celebra, siendo en realidad éxitos únicamente achacables al vehículo motorizado y especialmente al automóvil. Esta manera de obviar el privilegio del motor sobre otras opciones

32 Informante 1 - Jefe de servicio de tecnologías del Ayuntamiento, Jornadas UPV.

33 Harvey, 1989; Alonso y Fernández Rodríguez, 2006, 2013.

34 Castells, 1996; Martínez-Novo, 2014.

basadas en la proximidad espacial, permite también que dejen de discutirse sus quizás no tan inteligentes consecuencias. Por ello, para proteger lo que en el fondo es sólo una opinión asumida y controvertida, nuestro informante trata de blindarla con un exceso de objetividad. La legitimidad de su argumentario procede de la capacidad que le concede a los datos para avalarle («los datos nos avalan») y no de la de los habitantes para opinar, quienes, en última instancia, deben subordinarse a las decisiones del liderazgo inteligente. Es decir, de esos pocos «que saben» por dónde tenemos que ir la mayoría.

Como veremos, el marco simbólico con el que se interpreta la ciudad, determina también las lógicas que orientan las actuaciones sobre ella. Uno de los instrumentos políticos que mejor muestra estas lógicas es el PMUSV. La semántica que reviste a su principal objetivo estratégico vuelve a dejar testimonio de la convivencia forzada entre una intención novedosa, repleta de innovaciones dirigidas a hacer más sostenible y mejorar la calidad de vida, y un imaginario basado en las viejas estructuras de poder: en un espacio en el que debe fomentarse la competitividad y la conexión eficiente entre sus puntos.

> El Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad de Valencia es el gran documento de planificación estratégica que debe sentar las bases para hacer de Valencia una ciudad cada vez más sostenible, conectada y competitiva económicamente en nuestro entorno, aprovechando las ventajas de la promoción de la movilidad eficiente, a la vez que innovadora, con el fin de mejorar la accesibilidad, la habitabilidad y las condiciones de vida de los ciudadanos en un espacio público y entorno urbano de calidad[35].

Para cumplir con los fines sostenibles el PMUSV convierte la bicicleta en un elemento clave de su programa. Las infraestructuras de préstamos a cargo de JCDecaux encajan perfectamente con las premisas que incluye su agenda. Representa un servicio externalizado (de gestión privada), en el que se publicita la innovación tecnológica[36] y con el que aparentemente se hace de Valencia una ciudad vertebrada en torno a la movilidad sostenible. Los amplios beneficios del servicio se han presupuesto tan evidentes que implantarlo no ha precisado de una discusión previa, al contrario de lo sucedido en otras

35 PMUSV, p. 205.

36 En la página web que ha desarrollado la empresa para publicitar el servicio se puede leer en inglés: «De la Innovación al Diseño: un concepto galardonado (5 de julio de 2013). Cyclocity es un escenario innovador que ofrece a sus usuarios una nueva manera de viajar que está en sintonía con los requerimientos de las ciudades para un desarrollo sostenible».

ciudades como París[37]; algo que, sin embargo, puede ponerse en duda a tenor de las controversias que han surgido tras la instalación y el desarrollo de la actividad[38]. Aquellas que merecen más atención en nuestra investigación son las que surgen de la lógica del transporte que aplica la Administración, sobre lo que aparentemente es una infraestructura dirigida a favorecer la movilidad. Un fragmento de entrevista realizada a uno de los responsables del Ayuntamiento nos permite demostrarlo. El tema que trata el informante versa sobre las razones que llevaron al gobierno municipal a elegir dónde instalar las estaciones de anclaje.

> El criterio era que hubiera una equidistancia entre las estaciones, de servir al territorio. Lo ideal hubiera sido situarlas a unos 600 metros; no pudo ser con el número de estaciones que teníamos para cubrir toda la ciudad y bueno pues aquí había varios criterios de implantación. En primer lugar tenía que haber una disponibilidad de suelo. Bueno, hay que empezar diciendo que un criterio fue la afección a las plazas de aparcamiento fuera la menor posible, por eso la inmensa mayoría de las estaciones están sobre aceras. Luego la equidistancia y luego pues que hubiera disponibilidad de suelo, porque la estación requiere una gran superficie para su ubicación y la ciudad la tenemos pues llena absolutamente llena de mobiliario y no ha sido fácil, no ha sido fácil implantarlas. No todas se han puesto en el sitio que teóricamente habría sido deseable, ha habido que desplazarlas un poquito hasta encontrar un entorno adecuado[39].

Como vemos, no se guiaron por las demandas sociales o las características de los lugares (concentración de población) y, por tanto, tampoco su actuación se orientó a equilibrar las desigualdades que en torno a la movilidad tienen los diversos barrios. La igualdad buscada fue preponderantemente la del espacio, pero no tanto la de las personas que lo habitan: se trataba de «servir al territorio» más que a sus habitantes. Por ello, sobre un plano considerado homogéneo, simplemente espacio, trataron de dar lo mismo a todos los puntos del mapa. Instalaron las infraestructuras pensando en los cálculos de la equidistancia que hay entre el origen y el final de los viajes. La siguiente imagen representa la distribución que se ha hecho de las 250 estaciones de Valenbisi en sus dos fases de implantación.

37 Tironi, 2011.

38 La existencia de unas cláusulas abusivas incluidas en el contrato del servicio; o el incremento constante en el precio de los abonos. Véanse respectivamente Europa Press, «Valenbisi defiende que no hay cláusulas abusivas en su contrato», *Levante-EMV*, 11 de diciembre de 2013; disponible en Internet; y EFE, «Denuncian la subida "excesiva" de las tarifas de Valenbisi para 2015», *El Mundo*, 4 de diciembre de 2014; disponible en Internet.

39 Informante 2 - Técnico municipal.

Figura 4.2. Distribución de las 250 estaciones de Valenbisi en sus dos fases de implantación.



Fuente: Plan de Movilidad Urbana Sostenible Valencia

Como dijimos en el primer apartado, esta concepción lineal, que pone el valor en el origen-destino de un trayecto y no en las condiciones que se dan durante el mismo, es propia del transporte. Una prueba más evidente de cómo dicha concepción orienta las actuaciones del técnico es la parte del discurso en el que nos muestra las prioridades del uso del suelo. Cuando ahonda en los criterios que llevaron a dirimir dónde situar las estaciones de Valenbisi, deja en evidencia la importancia que tuvo definir qué uso podía ser el más intervenido. Según nos dice, las aceras de la ciudad estaban repletas de mobiliario urbano, lo que obligaba a buscar «espacios libres» («disponibilidad de suelo») en los que poder implantar las infraestructuras. Pero «las plazas de aparcamiento» en la calzada, no podían verse afectadas.

Pese a que el discurso nos muestra que ésta fue una decisión determinante, al mismo tiempo nos invita a reconocer lo natural que fue ejecutarla. Para el informante no parece haber duda de que en la ciudad-casa hay un espacio dedicado al mobiliario urbano en el que pueden introducirse nuevos objetos y usos (infraestructuras de bicicleta), pero también de que en aquel por el que transita su principal habitante y propietario, el coche, no puede añadirse nada que lo haga compartido. Si fuera ocupado con otros usos se le estaría impidiendo cumplir con su potencial velocidad y con los grandes desplazamientos.

Por eso, los peatones y los ciclistas no tienen más remedio que conformarse con los restos que les deja, pues en definitiva deben comprender la elección habitual que acaban haciendo quienes ordenan la ciudad y que consiste en segregarles en los márgenes.

Otro de nuestros informantes también deja claro lo natural que es optar por esta concepción segregada del espacio, cuando en el marco de la jornada de presentación del PMUSV, el director técnico del estudio manifiesta las causas que impiden al proyecto estratégico intervenir en el recorrido del coche y fomentar la circulación de la bicicleta por la calzada.

> Realmente no se trata de convertir al automóvil en el enemigo público número uno, se trata de crear un uso racional del automóvil. Yo creo que cada uno tiene su espacio y lo que no tiene sentido es que se hagan desplazamientos a corta distancia en el centro de Valencia[40].

Para el interlocutor, el coche no es alguien a quien se deba controlar. Como él mismo expresa, la cuestión no radica tanto en considerarlo un «enemigo» de otros usos, como en favorecer el uso racional del mismo. Sin embargo, este halo no intervencionista por el que aboga está lejos de cumplir con su propósito. En su lenguaje y como acabamos de ver, se observa una prioridad determinante. El proceso de «racionalización» que pretende, es en realidad un proceso dirigido a «racionar» los usos del suelo en un sentido muy singular. Si bien a cada cual se le otorga una parte, en el momento en el que escasea el espacio, y como hemos visto, el coche siempre se lleva la mayor porción.

Los efectos que ha producido esta lógica de actuación sobre un espacio en el que se mitifica la natural preexistencia del coche no han sido inocuos: el aumento continuado en el tiempo de accidentes mortales debido al tráfico de las urbes así lo certifica[41]. Y tampoco los cambios dirigidos a impulsar la bicicleta, a partir de concepciones del espacio que no cambian, parece poder mitigarlos. Por el contrario, lo que se percibe en casos como la ciudad de Valencia es la emergencia de una contradicción que aumenta potencialmente los problemas. El nuevo servicio de Valenbisi, que ha influido en el incremento de los desplazamientos en bicicleta (más de 75.000 diarios), coexiste junto a una estructura urbana en la que apenas se han tomado medidas de pacificación del tráfico (obstáculos para el frenado, trayectos enroscados, reducción de la señalización, etc.). Tal vez debido a ello, y pese al desplazamiento de los carriles bici

40 Informante 3 - Técnico PMUS.

41 Pilar Almenar Vara, «Circular por Valencia es un peligro», *El País Comunidad Valenciana*, 18 de enero de 2013; disponible en Internet.

hacia los «lugares seguros» (márgenes viarios), hayan aumentado en los últimos años los siniestros ciclistas en puntos de cruce con la calzada[42]. A lo que cabe añadir, entre otros perjuicios, los cada vez más frecuentes conflictos que surgen entre los peatones y los usuarios de la bicicleta, al verse estos últimos obligados a invadir la acera –para no ser atropellados– allí donde no hay carril o donde este no tiene un bordillo suficientemente separado[43].

En este sentido, podría decirse que las novedosas prácticas que se llevan a cabo en la ciudad bajo la lógica del transporte, ni tienen visos de ser una solución capaz de disminuir la accidentalidad y mejorar la convivencia, ni tan siquiera parece que puedan incidir significativamente en cuestiones como la disminución de la contaminación (aire-ruido). Como señalan diversos medios e informes, el uso de Valenbisi ha supuesto un efecto sustitutivo de los transportes públicos colectivos, pero no de aquellos involucrados en los peores efectos ecológicos: el vehículo privado[44]. Lo provocado por las renovadas iniciativas público-privadas de la Administración está más cerca de ser una intensificación de los nocivos inconvenientes que reporta la antigua ciudad del transporte que de solventarlos.

Diversos colectivos, sobre todo los vinculados al uso de la bicicleta, han dejado patente su malestar con respecto a estas consecuencias. Comparar las lógicas que previamente hemos descrito con las que subyacen en algunas de sus más importantes propuestas, puede ayudarnos a entender mejor las diferencias y disputas que existen en el proceso de construcción del espacio de la ciudad de Valencia.

El impulso ciudadano de la movilidad: la construcción social del espacio ciclista

Las últimas estrategias del gobierno valenciano en materia de ordenación urbana han reconocido el valor que tiene la bicicleta como vehículo de transporte. Menos atención le han prestado, sin embargo, a la necesidad de promover

42 Las estadísticas relacionadas con la mortandad en accidentes no registra esta contextualización del suceso. Para obtener información al respecto nosotros hemos acudido a las noticias aparecidas en la prensa y en la plataforma digital www.alertaciclista.com.

43 Ayuntamiento de Valencia, 2007, 2012.

44 Si bien en Valencia no existen estudios exhaustivos sobre este hecho concreto (sólo se ha realizado tomando en consideración las líneas de autobús con mayor afluencia de viajeros, las 89 y 90), en otras ciudades con un sistema de bicicletas similar ha demostrado ser muy relevante. Véase Paco Moreno, «500 bicicletas abandonadas se guardan en una nave municipal», *Las Provincias*, 15 de abril de 2011; disponible en Internet.

la participación ciclista y de incorporar sus diversas cosmovisiones sobre el desplazamiento y el espacio. Por ello, con el fin de rescatar la importancia de la acción social en la organización de la ciudad, nos parece fundamental sacar a relucir la lógica de la movilidad que une a distintos colectivos pro-bici frente al proyecto institucional del transporte.

Una buena muestra de estos grupos son los que en febrero de 2013 conformaron la Plataforma Ciudad 30, a raíz de la Iniciativa Ciudadana Europea (ICE) «30 km/h – ¡por unas calles habitables!»[45]. Su objetivo fundamental era coordinar en la Comunidad Valenciana las acciones y materiales (reivindicativos y didácticos) necesarios para la difusión de la propuesta: limitar la velocidad máxima de circulación a 30 km/h en todas las áreas urbanas/residenciales.

Algo destacable en este proceso es que, dada la ambigüedad que acompañaba a muchos de los conceptos de la iniciativa oficial europea (como urbano o residencial), el desarrollo de sus demandas acabó incorporando matices que iban mucho más allá de la cuestión de la velocidad. El discurso que construyeron dejaba entrever una interpretación local basada en los principios amplios de la movilidad, que no se reducía a querer amortiguar algunos efectos puntuales del transporte. Reclamaban una ciudad para todos, en la que el espacio público dejara de concebirse como un simple conector entre dos puntos (origen-destino) y se tornara un hábitat de convivencia. Un informante de la plataforma, perteneciente a la Asociación de vecinos del barrio de Benimaclet, lo expresa así:

> Yo no pienso en dos ruedas, yo pienso siempre en general, yo creo que hasta que los rangos de edad entre 5 y 12 años y 65 o 70 hasta los 90 no puedan salir solos a la calle, no habrá un buen plan para la ciudad. O sea, para mí el objetivo es ese, no pienso en dos ruedas, pienso en general. Entonces, yo creo que el día que eso pase, la gente que va en bicicleta tendrá su espacio, su espacio digno, porque ahora no hay mucha dignidad, porque te insultan[46].

---

45 *Grosso modo,* las entidades que conforman la plataforma se pueden agrupar en cinco grandes ámbitos: 1) grupos ecologistas y medioambientalistas (Ecologistas en Acción, Col·lectiu Soterranya, Acció ecologistas Agró); 2) colectivos ciclistas (Castelló en Bici, Universitat en Bici, Ontenient en Bici, Villareal en Bici, Valencia en Bici); 3) asociaciones profesionales (Intersindical Valenciana, Asociación Valenciana de Autoescuelas de Profesores de Formación Vial Valencia, AVE autoescuelas, Asociación de técnicos en gestión del desarrollo local de la Comunidad Valenciana); 4) asociaciones cívicas (Desayuno con Viandantes, Asociación de vecinos de Benimaclet, Salvem el Botànic, Fundación Horta Sud, Stop Accidentes, AVANT El Cantero de Letur Triatló i Paratriatló); 5) empresas (Biciutat). Es importante señalar que, como en toda estructura organizativa compuesta por diversas entidades, existe una heterogeneidad de posturas sobre la organización espacial de la circulación. Nosotros rescatamos aquellas que son mayoritarias dentro de la plataforma y que por su antagonismo con el modelo hegemónico dan pie a debates internos.

46 Informante 4 - Asociación de vecinos de Benimaclet.

Para el entrevistado no tiene sentido pensar la ciudad tomando solamente en consideración el vehículo que eliges para atravesarla. El espacio que la conforma no es algo tan simple («yo no pienso en dos ruedas») como para que pueda ser dividido en compartimentos («yo pienso siempre en general»). Está, por el contrario, íntimamente ligado a las vivencias complejas de las personas, a aspectos como la edad de quienes la habitan. Por eso, la reivindicación que hace del espacio (el suyo, el de la bicicleta) más que pretender destacar la necesidad de aislarlo, se centra en reclamar que sea respetado. Algo que, valga decir, no parece ocurrir con frecuencia. Por más segregado que esté el carril (o protegido) continúa habiendo peligro; prueba de ello es que cuando el ciclista hace lo que considera digno e igualitario –salir de la acera-bici para ir junto al coche por la calzada–, «te insultan».

El flujo de tráfico con su ola verde[47] se concibe como una amenaza que obliga no solo a los ciclistas sino a toda la ciudadanía a ocupar ciertas zonas-islas para tratar de encontrarse seguros. Y aunque con ello es en general la vida socio cultural la que se ve afectada, son los más vulnerables quienes más sufren sus perjuicios: «No puedan salir solos a la calle».

La velocidad es quizás uno de los factores más implicados en la producción de estos perjuicios. Pero no es la causa fundamental. El origen del problema es el coche en sí mismo y la amenaza potencial que augura su presencia. A tenor de lo que dirá nuestro próximo informante, cambiar algunas de sus cualidades o reducir sus riesgos[48] se vuelve una tarea baldía cuando se entienden las incompatibilidades que surgen entre el espacio construido para el invento a motor y el construido para las personas.

> Yo estoy convencido que las ciudades principalmente son para las personas, el hecho de que, bueno igual soy un poco radical en ese sentido, pero yo desplazaría el coche lo máximo posible… yo no soy un *anti-coche*, el coche cumple su papel, pero en la ciudad no acabo de verlo. Es verdad que las ciudades deben avanzar mucho en el tema del transporte y en algunos otros temas, pero yo no acabo de verlo […] estos coches [...] vayan a unas velocidades imposibles que lo único que hacen es desplazar

47 Con la expresión «ola verde» nos referimos a los distintos ciclos semafóricos, que desde el centro de gestión del tráfico municipal facilitan el mantenimiento de una importante velocidad media del automóvil. Esta prioridad semafórica se establece en las vías principales (avenidas y rondas), de tal modo que evitan el máximo de paradas y arranques de salida de los coches. La consecuencia de ello es que los desplazamientos transversales de peatones y ciclistas y el transporte público se ven muy afectados por los largos ciclos semafóricos en rojo que encuentran.

48 Estevan, 2001.

> a los peatones, desplazar a la bicicleta de la calzada o hacer sentir al resto peatones o ciclistas que la ciudad es menos suya; yo creo que esto va en contra de la calidad de vida de la gente, de los ciudadanos[49].

Para el interlocutor asumir que la ciudad es de las personas es contrario a permitir la libre circulación de la máquina del coche. No es que sea «anti-coche» sino que cree que el invento lleva irremediablemente implícito el germen de la velocidad. Siempre tendrá tendencia a vender al usuario «el poder de correr» y, por tanto también, a perjudicar con su expandida libertad la de aquellos que viven el espacio en carne y hueso. Los peatones, los ciclistas y en general los ciudadanos acaban siendo «desplazados».

Cabe advertir, en cualquier caso, que la opinión expresada por éste y otros miembros de la plataforma no debe confundirse simplemente con una posición opuesta a la de aquellos responsables de ordenar la ciudad (que han sido analizados en el apartado precedente), dirigida a defender la bici y no el coche, o acaso basada en la lógica de la movilidad y no del transporte. Es también una opinión en cuya manera de expresarse se atisba un carácter menos dogmático. Al prescindir de ese ansia constante por revestirse de objetividad, característico de los expertos, sus asunciones pueden ser discutibles. La decidida defensa que hacen de lo apropiado que sería intervenir el coche no se justifica en un devenir natural sino en la subjetividad que constantemente muestran sin tapujos al comienzo de sus frases, cuando hacen uso verbal de la primera persona del singular: «Yo no pienso en dos ruedas», «Yo estoy convencido». Sirviéndose de esta subjetividad elaboran un argumento que busca legitimar sus ideas, pero sobre todo cumplir con una función expresiva. Tienen la intención de hacer entender a quién lo escucha que sólo apostando por un espacio en el que se reduce el poder que tienen unos de imponerse sobre otros, es posible llegar a compartirlo. De hecho, en los lugares donde este equilibrio ya existe, en aquellos intersticios de la calzada urbana donde el coche no ejerce toda su fuerza, la diversidad de usos aumenta casi de manera espontánea. Uno de nuestros informantes destaca este aspecto al narrar parte de su rutina diaria como ciclista:

> Hay zonas donde el carril bici se acaba o gira hacia donde no debería […] y el carril bici va por otro lado […] Y entonces esos ciclistas se bajan en ese punto de carril bici, cogen un tramo de calzada, que conozco alguno que es casi una autovía [...] Ahora ¿qué pasa? Que vayan o no vayan ciclistas sólo van llenos los otros tres carriles. […] Como ya sí se han acostumbrado, ya directamente se pasan al otro para no tener

49 Informante 5 - Col·lectiu Soterranya.

> ese ciclista delante. Con lo cual ahí se ha creado un carril bici de verdad, totalmente espontáneo. Eso es una forma de conveniencia entre bicis y coches. [...] Se van a los otros carriles y dejan ese carril para las bicis, ahí tenemos un buen carril bici, sin que nadie lo haya diseñado. Los carriles bici ya están hechos, no hay que diseñarlos, no hay que crearlos, ya están hechos, solamente hay que poner los medios para que se utilicen como tal, nada más[50].

El fragmento expresa el deseo que tiene el informante de poder circular por un espacio compartido en la ciudad, pero, sobre todo, lo fácil que en su opinión sería lograrlo. No hay que crear nada, pues ya existe. Conseguir este espacio no requiere tanto de invertir en nuevas infraestructuras, como de orientar los medios que hay a disposición en un sentido que no de alas a la hegemonía de los vehículos motorizados. Prueba de ello es que en la actualidad y pese a la presencia hegemónica del coche, existen puntos fuera del carril acera-bici en los que el ciclista puede convivir con él. Según señala el informante, aunque aparentemente no hay carriles, sí los hay, «ya están hechos». Son lugares en los que ha coincidido un uso frecuente de los ciclistas con una débil injerencia del coche. Gracias a ello y de manera espontánea, «se ha creado un carril bici» que no ha requerido ni de un diseño previo, ni mucho menos de uno conceptualizado desde la perspectiva segregada del transporte.

Como vemos, la lógica espacial que mueve la plataforma desde sus comienzos es preponderantemente la de la movilidad. Dentro de esta lógica, los procesos de participación social con otros actores ajenos a los colectivos juegan un papel muy importante. Tal y como lo enuncia una de nuestras informantes, «sin participación no hay cambio de hábitos»[51]. Las actividades realizadas en el marco de la iniciativa Ciudad 30[52] así lo demostraron. Por un lado, sirvieron para debatir la perspectivas que sobre la ciudad tienen los ciudadanos y, por otro, para añadir nuevas propuestas al por entonces abierto PMUSV de Valencia. Con estas jornadas celebradas en la recta final de la Iniciativa Ciudadana Europea, la plataforma dio por finalizada su labor y tras 10 meses de vigencia y un relativo éxito, se disolvió. Merece la pena destacar que algunas de las entidades involucradas han continuado trabajando en esta materia. Quizás el mejor ejemplo de continuidad lo encontramos en la Asociación de vecinos de Benimaclet y su proyecto «Barrio 30» o en el histórico colectivo Valencia en Bici.

---

50 Informante 6 - Valencia en Bici.

51 Informante 7 - Valencia en Bici.

52 La iniciativa Ciudad 30 consistió en unas Jornadas de debate celebradas el 30 de octubre de 2013.

Consideraciones finales

El aumento del uso de vehículos motorizados ha generado graves problemas socio-ambientales en las ciudades de todo el mundo. Con la intención de darles «la mejor solución», emergen en la actualidad diversas propuestas centradas en la organización del espacio urbano. A grandes rasgos podemos dividirlas entre aquellas que entienden este espacio desde la lógica que viene imponiendo la industria del motor, es decir, como un entorno por el que la gente se transporta (espacio del transporte) y aquellas que lo entienden como una hábitat de convivencia por el cual las personas se mueven (espacio de la movilidad).

Idealizar las diferencias que existen entre ambas tipologías nos ha permitido explicar algunos de los aspectos más controvertidos del desarrollo de la ciudad de Valencia. A lo largo de nuestro análisis hemos podido comprobar que si bien la Administración, por un lado, quiere impulsar novedades que mejoren los perjuicios de la circulación urbana, por otro, lo hace a partir de una lógica continuista con respecto a las causas que los provocan: siguen subordinando las condiciones de vida en la ciudad a los fines del capitalismo y para conseguirlo ordenan su espacio tomando como referencia la noción del transporte.

Es por eso que las últimas políticas que ha elaborado el gobierno municipal en materia de circulación incorporan una retórica que enarbola el cambio y la innovación para conseguir una ciudad inteligente, competitiva, que pueda dar cabida a los fines de la sostenibilidad ambiental y económica. Sin embargo, podemos considerar que estos fines no se han conseguido, al menos en el ámbito de los desplazamientos urbanos. El caso de la puesta en marcha, por parte del Ayuntamiento, de un servicio externalizado de préstamos de bicicletas, da buena cuenta de ello. La instalación y gestión de las estaciones de anclaje lo ha llevado a cabo una empresa a cambio de mejorar sus condiciones de explotación publicitaria en el mobiliario urbano, aumentado sus beneficios millonarios. Además, a petición de la Administración sus infraestructuras se han situado en la acera y no en la calzada. El uso de la bicicleta se «segrega» así a zonas donde el vehículo a motor no es afectado. La intensificación de los desplazamientos ciclistas en vías que tienen dimensiones limitadas y donde siguen primando las altas velocidades ha supuesto también la intensificación de los antiguos problemas que tenía la ciudad en materia de accidentalidad, contaminación, etc.

Cabe añadir a todo esto la falta de participación social que acompaña al desarrollo del servicio de bicicletas y en general al Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Valencia (PMUSV). Con ello se ha impedido que tomen protagonismo otras propuestas más próximas a la «movilidad» y a una concepción «compartida» del uso de la calle. Un ejemplo representativo podrían ser muchos de los colectivos locales vinculados a la Plataforma Ciudad 30, que buscan hacer de la calle un lugar socialmente relevante. Pese a que sus iniciativas comparten el interés por promover el uso de la bicicleta, no comparten la percepción del espacio que tiene la Administración. Ponen el énfasis en la proximidad, impulsan la construcción social de un espacio donde la persona pueda ser capaz de cubrir de manera autónoma (sin depender del petróleo) las necesidades de desplazamiento. Desde este punto de vista y para conseguirlo es inevitable limitar el poder del coche, especialmente con respecto a su potencial velocidad. Sólo así es posible que la calle tome diversos usos, sin recurrir a jerarquizarlos o a separarlos, tal y como ocurre ya en las ciudades de Drachten (Holanda) o Bohmte (Alemania).

La presencia dominante que tiene el modelo del transporte en la ciudad no sólo se debe al escaso reconocimiento que hacen los responsables públicos de otras alternativas, como las aquí mencionadas. Está relacionado, también, con la manera que tienen de legitimarlo a través de sus discursos (informes, políticas, declaraciones, etc.), para que parezca el único posible. Al contrario que los discursos de los colectivos sociales, la Administración pone continuamente énfasis en la objetividad que tienen sus argumentos técnicos, con la intención de volverlos indiscutibles. Lo que es simplemente una opinión a debatir se convierte en algo esencialmente natural e incontestable que debe ser asumido por la ciudadanía.

A través de este tipo mecanismos, el Ayuntamiento puede normalizar todas aquellas consecuencias que surgen de las decisiones personales que toma la ingeniería del tráfico. Al adquirir una apariencia inevitable, los perjuicios acaban perpetuándose en el tiempo y las modernas transformaciones prometidas apenas contribuyen a darles solución. Son simples variaciones tecnológicas en la inercia histórica del uso masivo del transporte motorizado. Por contra, las verdaderas reivindicaciones del cambio, nacidas desde la base ciudadana, de las innovaciones sociales, se presentan ante la opinión pública como inexistentes, minoritarias, o sencillamente imposibles.

Bibliografía

Alonso, Luis Enrique y Carlos Jesús Fernández Rodríguez (2011), «La innovación social y el nuevo discurso del *management*: limitaciones y alternativas», *Arbor,* vol. 187, núm. 752, pp. 1133-1145.

______ (2013), *Los discursos del presente. Un análisis de los imaginarios sociales contemporáneos*, Madrid, Siglo XXI.

______ (2006), «El imaginario 'managerial': el discurso de la fluidez en la sociedad económica», *Política y Sociedad*, vol. 43, núm. 2, pp. 127-151.

Ayuntamiento de Valencia (2007), *Anuario Estadístico*, Valencia.

______ (2012), *Anuario Estadístico*, Valencia.

Becker, Thilo; Julia Gerlach y Udo Becker (2012), «The True Costs of Automobility: External Costs of Cars - Overview on existing estimates in EU-27», *TU Dresden Chair of Transport Ecology*, Dresden/Brüssel, Technische Universität Dresden.

Boira, Jordi (2013), «Vigencia del plan general, actividad inmobiliaria y modelo de ciudad en Valencia (1979-2010)», en J. Cucó (ed.), *Metamorfosis urbanas: Ciudades españolas en la dinámica global*, Barcelona, Icaria.

Boltanski, Luck y Eve Chiapello (2002), *El nuevo espíritu del capitalismo*, Madrid, Akal.

Castells, Manuel (1996), *La era de la información: la sociedad red*, Madrid, Alianza Editorial.

Cucó, Josepa (2004), *Antropología urbana*, Barcelona, Ariel.

Del Valle, Teresa (1997), *Andamios para una nueva ciudad*, Madrid, Cátedra.

Estevan, Antonio (2001), «Los accidentes de automóvil: una matanza calculada», *Sistema: Revista de Ciencias Sociales*, núm. 162-163, pp. 203-218.

Estevan, Antonio y Alfonso Sanz (1996), *Hacia la reconversión ecológica del transporte en España*, Madrid, Catarata.

Gaja, Fernando (2013), «¿Cui prodest? Grandes eventos/Grandes proyectos. Una apuesta perdida», en J. Cucó (ed.), *Metamorfosis urbanas: Ciudades españolas en la dinámica global*, Barcelona, Icaria.

Gaja, Fernando y Josep Vicent Boira (1994), «Planeamiento y realidad urbana en la ciudad de valencia (1939-1989)», *Cuadernos de Geografía*, núm. 55, pp. 63-89.

Gehl, Jan (2006), *La humanización del espacio urbano: la vida entre los edificios*, Barcelona, Reverte.

Godin, Benoît (2011), «Innovation and Politics: The Controversy on Republicanism in Seventeenth-Century England», *Project on the Intellectual History of Innovation,* INRS, Working Paper núm. 10; disponible en Internet.

Gutiérrez, Andrea (2010), «Movilidad, transporte y acceso: Una renovación aplicada al ordenamiento territorial», *Scripta Nova: Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, vol. 14, núm. 331(86); disponible en Internet.

Harvey, David (1989), «From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism», *Geografiska Annaler*, *Series B, Human Geography*, vol. 71, núm. 1, pp. 3-17.

Illich, Ivan (1974), *Energía y equidad*, Barcelona, Barral Editores.

Low, Setha (2005), «Spatializing culture. The social production and the social construction of public space in Costa Rica», en S. Low (ed.), *Theorizing the city: the new urban anthropology reader*, New Jersey, Rutgers University Press, pp. 111-137.

Martínez-Novo, Rodrigo (2014), *El peix gran es menja al peix menut. La innovación en acuicultura y su relación con el conocimiento local pesquero*, Valencia, Universitat de València (tesis doctoral).

Miralles-Guasch, Carme (2002), «Transporte y territorio urbano: Del paradigma de la causalidad al de la dialéctica», *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, núm. 41, pp. 107-120.

Miralles-Guasch, Carme y Ángel Cebollada (2003), *Movilidad y transporte. Opciones políticas para la ciudad,* Documento de trabajo 25/2003, Madrid, Fundación Alternativas.

Ortega-Botella, Diego (2014), «El PMUS de Valencia. Un plan de movilidad transportado hacia el olvido», en A. Boix y R. Marzal (eds.), *Ciudad y movilidad. La regulación de la movilidad urbana sostenible*, Valencia, PUV.

RACE (2012), *Informe Eurotest 2012. Análisis de 40 sistemas públicos de préstamo de bicicletas urbanas en 18 países europeos*, Programa Eurotest.

Rodríguez, A. y L. Vicario (2005), «Innovación, Competitividad y Regeneración Urbana: los espacios retóricos de la "ciudad creativa" en el nuevo Bilbao», *Ekonomiaz*, vol. 1, núm. 58, pp. 262-295.

Sanz, Alfonso (2008), *Calmar el tráfico. Pasos para una nueva cultura de la movilidad urbana,* Madrid, Ministerio de Fomento.

Sanz, Alfonso, Pilar Vega y Miguel Mateos (2014), *Cuentas ecológicas del transporte*, Madrid, Libros en Acción.

Soria y Puig, Arturo (1980), «¿A qué se llama transporte?», *Ciudad y territorio: Revista de ciencia urbana*, núm. 2, pp. 19-32.

Tironi, Martin (2011), «Construyendo infraestructuras para la movilidad: el caso del sistema de bicicletas en libre servicio de París», *Athenea Digital*, vol. 11, núm. 1, pp. 41-62; disponible en Internet.

Torres, Vicente (2004), *Políticas de transporte urbano. El caso del área metropolitana de Valencia,* Valencia, Universitat de València (tesis doctoral).

Urry, John (2004), «The 'system' of automobility», *Theory, Culture & Society*, vol. 21, núm. 4-5, pp. 25-39.

______ (2002), «Inhabiting the Car», *Editorial Board of the Sociological Review*, núm. 54, pp. 17-31.

______ (1985), «Social Relations, Space and Time», en D. Gregory y J. Urry (eds.), *Social Relations and Spatial Structures*, Londres, Macmillan Publishers, pp. 20-48.

Winner, Langdon (1980), «Do Artifacts Have Politics?», *Daedalus*, vol. 109, núm. 1, pp. 121-136.

5. Los tiempos de la ciudad de los centros comerciales: capital, trabajo y vida.
El caso de la reestructuración territorial de Murcia

Andrés Pedreño Cánovas, Miguel Ángel Alzamora Domínguez y Antonio J. Ramírez Melgarejo

> El mundo de los centros comerciales –que no respeta ninguna frontera ni es limitado por el imperativo del consumo– se ha convertido en el mundo entero[1].

En el actual contexto de reestructuraciones urbanas y territoriales, la relación entre las dimensiones del trabajo y la vida está sufriendo cambios. En este capítulo abordamos en concreto las transformaciones territoriales, sociales, productivas y laborales generadas por las recientes reestructuraciones del área metropolitana de Murcia, tomando como indicador las experiencias narradas de los trabajadores y las trabajadoras de los grandes centros comerciales abiertos en la última década en el norte de la ciudad[2].

Desde comienzos del presente siglo, las ciudades y sus flujos sociales se han visto sometidos a fuertes cambios debido al modelo español de expansión económica, basado en altas plusvalías provenientes de operaciones

---

1 Crawford, 2004, p. 43.

2 Este capítulo es producto de una investigación que recoge un número amplio de casos de estudio (Madrid, Lisboa, Pamplona, etc.) y se desarrolló en el marco del Proyecto *Nuevos modelos de vida y trabajo en la Sociedad de la Información. El caso de las grandes periferias metropolitanas (TRAVIDA) (*Plan Nacional de I+D 2008-2011: CSO2008-04002*).* Investigador Principal: Juan José Castillo (Universidad Complutense de Madrid). La presente aportación se basa en el Informe de Investigación del caso de estudio sobre la metrópolis murciana desarrollado por el equipo de la Universidad de Murcia, cuyo título fue: «En el interior de los Palacios de Cristal. Crisis, trabajo y organización social del tiempo en la ciudad de los centros comerciales: una aproximación mediante relatos de vida» (Equipo de Investigación: Andrés Pedreño, Antonio J. Ramírez, Miguel Ángel Alzamora, Alejandro Toledo e Iñaki García, 2012).

inmobiliarias y la potenciación del consumo de masas. Estos cambios en la urbe cobran identidad en lugares físicos donde se materializa la nueva economía global de servicios y su funcionamiento. Dichos espacios se integran dentro del plano urbano para dotarlo de un nuevo y distinto sentido sociolaboral y espacial, trasladando la actividad de consumo hacia las afueras de la ciudad, a los «Grandes Centros Comerciales». La introducción de estos macrocentros dentro de la urbe supone una importante reconfiguración de la estrategia de la metrópolis, tanto a nivel espacial como a nivel socioeconómico y laboral, pues aspiran a convertirse en el centro de consumo de una nueva ciudad que gire en torno a ellos.

Las transformaciones en la estructuración del territorio generadas por las dinámicas de estos centros comerciales inciden en los tiempos de la ciudad, esto es, en la organización social del tiempo, desde la doble óptica de los comportamientos socioculturales y de la dimensión productiva. En nuestra investigación nos propusimos indagar el ámbito de la reproducción social de los trabajadores de la nueva zona de reestructuración urbana, así como analizar el paradigma de la nueva economía global a través de las condiciones de trabajo y vida del nuevo proletariado de servicios, característicamente joven y feminizado. En definitiva tratamos de relacionar cómo la nueva configuración y reestructuración territorial-urbana de Murcia determina el tiempo de trabajo y el tiempo de no trabajo (ocio, familia y cuidados, presentación de sí mismo, etc.) surgiendo de este modo la «ciudad de los centros comerciales».

¿Porqué mirar a través de los Centros Comerciales? Porque éstos se configuran como lugares privilegiados para analizar el funcionamiento de una nueva economía global que se despliega materialmente en dos planos: espacialmente, a través de un territorio amplio –el territorio de circulación de los flujos de capital, mercancías y trabajadores– y en un territorio concreto –la superficie comercial en la que confluyen los flujos–; y simbólicamente, en cuanto que se constituyen como espacios de economía-signo instaurando en el interior del consumidor la ilusión de la diferencia, ya que supuestamente satisfacen todas las necesidades y todos los gustos.

Esta reestructuración no sólo es urbana sino también vital, configurando un nuevo tipo de proletariado de servicios que trabaja en estos centros y que habita fundamentalmente en las pedanías de la vieja periferia huertana de la metrópolis murciana y en espacios de distinción suburbiales, y que se desplaza a diario a los centros de la nueva economía de servicios. Por tanto, el cinturón periurbano de la ciudad de Murcia se está convirtiendo en el espacio predominante para la reproducción social del nuevo proletariado metropolitano, junto con los viejos barrios céntricos de las clases populares autóctonas.

No sólo el municipio de Murcia sino también los municipios próximos se han visto integrados en estos flujos de trabajo, inducidos por la construcción de infraestructuras viarias y la dictadura de la automovilidad privada como modelo de transporte.

Primera parte: globalización y reestructuración urbana en Murcia

El municipio de Murcia, con una extensión de 885,9 km^2 y una población de 439.712[3] habitantes, se ha convertido en los últimos años en un espacio paradigmático de las transformaciones urbanas inducidas por las nuevas grandes superficies comerciales situadas en la periferia. Estos centros comerciales fueron levantados entre la década de los 90 y los primeros años del presente siglo, viniendo a suponer una ruptura total con el pasado y un nuevo grado cero de la actividad comercial minorista. Para comprender el calado de esta transformación hemos de entender, por un lado, la estructura territorial del municipio de Murcia, y por otro, las transformaciones del comercio en los diferentes regímenes de acumulación histórica.

La estructura territorial del municipio de Murcia

El escenario que permite al Casco Urbano de Murcia protagonizar, durante casi 80 años, un papel de total centralidad regional reside, en parte, en la morfología estructural-territorial del municipio de Murcia, donde aún hoy es posible distinguir entre Casco Urbano, Huerta y Campo.

Es importante señalar que la huerta (núcleo rural en contraposición a la urbe capitalina) que circunda la ciudad no ha sido un factor residual en cuanto a asentamientos humanos se refiere, sino que llegó a albergar al 70 % de la población en los años 30 del pasado siglo en núcleos urbanos dispersos llamados «pedanías» dependientes del poder político del Ayuntamiento de la ciudad, puesto que los llamados «alcaldes pedáneos» eran elegidos a dedo por el partido que detentara el gobierno municipal. Este tipo de organización territorial se ha mantenido hasta nuestros días, siendo actualmente 54 las pedanías del municipio de Murcia.

3 Datos oficiales del Padrón Municipal a 1 de enero de 2014.

El municipio de Murcia contaba a comienzos del siglo XX con una población diversa y dispersa, que se diferenciaba socialmente por el lugar donde habitaba. En el casco urbano las clases que ostentaban el poder civil, militar y eclesiástico, la burguesía local vinculada a la exportación del pimentón, las conservas y el comercio en general, y por otro lado las clases populares subalternas como el servicio doméstico o los «mozos», los trabajadores ocasionales de la época. En la huerta y el campo vivían y desarrollaban su labor aparceros, proletarios y pequeños propietarios que se desplazaban al centro urbano para el comercio de mercancías. El monopolio comercial del Casco Urbano era de especial importancia, ya que era el lugar al que había que desplazarse para hacer cualquier compra que tuviese la más mínima exigencia. También se organizaban los mercados semanales en los diferentes barrios de la ciudad, donde había que dirigirse para ofrecer la producción de la huerta, así como los productos comestibles perecederos. Entre los años 30 y los años 70 se despliegan diferentes estrategias tendentes a la conversión del Casco Urbano de Murcia en territorio-espectáculo de mercancías, mediante diferentes oleadas de asentamiento de grandes almacenes. Será en los años 70 cuando esta centralidad comercial se consolida en su máximo esplendor. Si observamos la evolución de la población en el municipio de Murcia durante el siglo XX podemos acotar algunas particularidades; mientras que la Región pierde población durante todo el siglo, el municipio continúa dependiendo de una base agrícola hasta finales de los 70 pero paradójicamente multiplica su población por 3,2, pasando de los 111.539 habitantes de 1900 a los 357.166 del año 2000, y alcanzando 439.712 en 2014.

La vinculación histórica entre el área comercial y el Casco Urbano se rompe definitivamente a partir de finales del siglo XX y la primera década del nuevo siglo XXI, cuando los nuevos grandes centros comerciales se empiezan a localizar en los extrarradios de la ciudad, esto es, en los espacios desiertos de los viejos campos de secano, pero también de huerta, que circundan el área metropolitana. Esta discontinuidad histórica y espacial se entenderá mejor cuando se vean las diferentes transformaciones del comercio y de la estructura territorial.

Todo lo que se ha mencionado hasta el momento sólo ha tenido como objetivo reconstruir desde sus inicios la profunda centralidad que adquirió el Casco Urbano de Murcia en aspectos comerciales y de ocio a partir de los años 20 y que mantendrá y ampliará en las décadas sucesivas, hasta que en la primeros años del siglo XXI la apertura de cuatro grandes centros comerciales situados en el norte de la ciudad y perfectamente conectados por autovías, anulen esta centralidad histórica y creen otra de corte neoliberal.

Los palacios de cristal: la ruptura espacial de la nueva lógica comercial

La segunda y más importante oleada de grandes centros comerciales, tras la primera de los años 70, se producirá a partir de los años 90 y especialmente a partir de la primera década del nuevo siglo, construyéndose al estilo de «palacios de cristal» que proliferan a lo largo de todo el perímetro de crecimiento del área urbana. Este salto de escala tendrá como emblema las recientes grandes superficies comerciales construidas en el norte de la ciudad (Nueva Condomina, Thader, Ikea, El Tiro, La Noria etc.). Auténticas «insularidades territoriales»[4] que experimentan un vigoroso desarrollo cuantitativo –en cuanto a número de metros cuadrados de superficie– y cualitativo –en cuanto que se convierten en agentes de reestructuración del espacio urbano de primer orden–.

Estas «insularidades» se han implantado fuertemente desde 2006 hasta situar a Murcia entre las tres regiones urbanas de España (junto con Madrid y Asturias) con mayor densidad de centros comerciales, tal y como describe el Consejo Económico y Social de la Región de Murcia:

> Probablemente no haya otro fenómeno más relevante y transformador de las características tradicionales de la oferta comercial y comportamientos del consumidor en la evolución reciente del comercio minorista que la muy pujante expansión de los centros comerciales. Un proceso generalizado en España pero en el que sobresale especialmente la singular fortaleza mostrada en la Región de Murcia desde mediados de la actual década […] En total hay 19 centros comerciales en la Comunidad Autónoma de Murcia que congregan 562.703 m2, 1.226 comercios y casi 39.000 plazas de aparcamiento[5].

Otro dato interesante es que en 2002 la Superficie Bruta Alquilable (SBA) de la Región suponía sólo el 1,26 % del total de la española. Pero desde 2003 se incrementa extraordinariamente, llegando en 2008 al 4,25 % de la SBA total española o, lo que es lo mismo, la Región pasó de ser la sexta comunidad con una densidad comercial nacional más baja a ser la tercera con mayor densidad de centros comerciales tras Madrid y Asturias.

4 Este concepto es utilizado por el equipo de urbanistas coordinado por Max Welch Guerra para entender las nuevas transformaciones urbanas de Buenos Aires según los designios del urbanismo neoliberal: «Una tendencia a la bunkerización con alta seguridad y aislamiento, donde el espacio público se desarticula y desdibuja, y rompe los criterios que históricamente lo consagraron como tal para dar lugar a un tipo de urbanización dispersa y fragmentaria, cerrada y excluyente, que pone en discusión los conceptos de representatividad, identidad y subsidiaridad como pilares del proyecto colectivo de ciudad» (Welch, 2005 :30).

5 CES, 2008, p. 672.

En definitiva, la proliferación de centros comerciales en Murcia es un importante indicador del salto de escala de un espacio urbano cada vez más integrado en la economía global, donde lo que podríamos denominar el complejo «gran avenida y autovía / gran superficie comercial / nueva macrourbanización», determina una configuración local de agentes políticos y económicos a modo de nueva «coalición de crecimiento»[6], que cada vez más moldea la lógica urbana local según los designios del capital global. Esta coalición de crecimiento se despliega según dos condiciones de posibilidad, una económica, la otra política.

La condicionante económica tiene que ver con la forma en la que «el sistema crediticio acelera el desarrollo material de las fuerzas productivas y el establecimiento de un mercado mundial»[7]. Esta transformación urbana que venimos analizando, no se entiende sin el papel que ha jugado la financiarización de la economía en la Unión Europea y el papel atribuido a la inversión directa y al préstamo bancario como mecanismos de disposición de capital necesario para estimular el desarrollo de las regiones económicamente más pobres del Sur de Europa, según el supuesto economicista-comunitario de que de esta forma se acortaban las distancias entre las desiguales regiones europeas. Como han analizado Hudson y Sommers «los bancos prestaban contra bienes raíces y otros activos ya existentes, hinchando sus precios a crédito»[8], promoviendo de esta forma en las regiones meridionales como Murcia un estilo de desarrollo decantado hacia la promoción inmobiliaria de viviendas familiares y turísticas (resorts) y la proliferación de grandes edificios de oficinas, hoteles y centros comerciales, según una espiral de inversiones foráneas y préstamos de los bancos del Norte que no se correspondía con la base productiva real del territorio. Así, la capital metropolitana, pero también el conjunto de la Región de Murcia, en ausencia de un proyecto para hacerse económicamente autosostenible se convirtió en maquinaria de crecimiento inmobiliario para los bancos y exportadores norte y centroeuropeos.

En estas condiciones, las organizaciones empresariales y las familias han vivido a «crédito» utilizando el endeudamiento como la estrategia de acumulación más reciente del capitalismo español y como modo de obtención de

6 Logan y Molotch proponen este concepto para dar cuenta de «cómo las estructuras políticas son movilizadas para intensificar los usos del suelo para la ganancia privada de muchas formas» (1987: 65). En estas coaliciones pueden detectarse una multiplicidad de agentes locales: políticos, medios de comunicación, líderes de agencias públicas o cuasi-públicas y otros agentes auxiliares (universidades; museos, teatros o exposiciones; deportes profesionales; sindicatos; profesionales autónomos y pequeños comerciantes; corporaciones capitalistas).

7 Marx, cit. en Harvey, 2008, p. 151.

8 Hudson y Sommers, 2001, p. 78.

mercancías, algunas de ellas básicas para una vida digna como la vivienda, muy sobrevalorada en la última década, debido a lo que Isidro López y Emmanuel Rodríguez (2010) del Observatorio Metropolitano llaman «keynesianismo de precios de activos», según el cual:

> Al suprimir el salario como fuente de demanda –principal pivote de la contrarrevolución neoliberal– el problema de la demanda fue soslayado [mediante] mecanismos financieros ligados a la facilidad del endeudamiento privado [que] permitieron elevar la demanda de bienes de consumo y, a modo de bucle, la adquisición de nuevos productos financieros, siendo el caso de las hipotecas paradigmático[9].

Cualquiera que viviera el ritmo de la construcción inmobiliaria o la emergencia de grandes hoteles, edificios de oficinas y grandes centros comerciales podría albergar la esperanza de que por fin estábamos dejando de pertenecer al Sur de Europa. Lo que denominamos «ciudad de los centros comerciales» es, precisamente, esa configuración urbana resultado de una ilusión que parcialmente se materializó.

Esta fantasía, quizás mejor insistir en lo que tuvo de ceguera interesada, se constituyó contra al menos dos hechos que la tozuda realidad se ha empeñado en volver a poner en la agenda pública. El primero, la naturaleza socioeconómica de una Europa efectivamente de «dos velocidades», donde las regiones ricas del Norte garantizan compromisos sociales del tipo kalmariano (implicación negociada, altos salarios) gracias a su supremacía tecnológica. Al tiempo que las regiones periféricas como «la ciudad de los centros comerciales» murciana se han reconstruido sobre una estrategia de tipo defensivo y neotaylorista, gestada históricamente dentro de la dinámica conformadora de desarrollo desigual de una región del Sur de Europa, basada en actividades económicas de escasa innovación, trabajo temporal, bajos salarios, mano de obra inmigrante sin apenas derechos de ciudadanía, etc.

El segundo hecho de la realidad contra la que ha terminado chocando la ilusión anteriormente referida, pero gracias a la cual paradójicamente se mantuvo en la invisibilidad, es que el milagro económico de los países del Sur de Europa se debía más a una apuesta especulativa del capital financiero, junto a las estrategias inversoras del capital norte-europeo, que a la construcción de un modelo de desarrollo propio y autónomo. Que la ausencia de ahorro interno o su uso irresponsable abra las puertas a la entrada masiva de capitales es algo que hay que pensar desde el punto de vista de quién se adhiere a tal modelo

9 López y Rodríguez, 2010, pp. 97 y 109.

de inversión. En efecto, en las diferentes realidades territoriales españolas hubo una total ausencia de actores de la sociedad local y regional que generasen proyectos políticos, culturales y económicos que posibilitasen desarrollos específicos bajo su control y orientación. Por el contrario, la denominada financiarización de la economía propiciada por el capitalismo global, estimuló las apuestas fáciles (y delirantes) de coaliciones de desarrollo a nivel regional que abrieron las puertas al capital foráneo y convirtieron al sector inmobiliario en una nueva rueda de la fortuna. Fueron los bancos españoles y las cajas de ahorro regionales los que tomaron prestados ingentes cantidades de dinero a crédito de las finanzas globales para favorecer los intereses de la «economía del ladrillo» enriqueciendo a empresarios, consejeros delegados bancarios, políticos y amigotes.

Dicho de otro modo, la periferia europea que estaba bajo el influjo ilusorio de la búsqueda de la convergencia con el resto de los países de la eurozona, se convirtió en receptora de inversiones y exportaciones de países centrales de la Unión Europea como Alemania. Además, la fluidez del crédito alimentó la espiral inmobiliaria y proyectos afines (infraestructuras, grandes centros comerciales, etc.) en estos países del Sur, que como España, vivieron un crecimiento ficticio sin relación con la economía real. Ésta es la base de la actual crisis de endeudamiento.

Tras este condicionante económico, la segunda condicionante es política y entronca con lo que se ha denominado urbanismo neoliberal como proyecto de dominación social a través de la explotación de la renta del suelo, lógica que guía la producción del espacio en el capitalismo. En Murcia, la apuesta neoliberal encuentra un fecundo desarrollo con la aprobación por parte del gobierno conservador del Partido Popular de la Ley Regional del Suelo 1/2001, que es una intensificación de las tendencias de por sí ultraliberales de la Ley del Suelo estatal 6/98:

> Si la Ley estatal dispuso que todo el suelo que no estuviera protegido podía ser urbanizable, la Ley regional descatalogó, además, suelo protegido para que pudiera ser urbanizado. Si la Ley estatal disponía que el suelo quedara lo más desregulado posible, para evitar obligaciones y compromisos a los urbanizadores, la Ley regional tampoco se quedó corta y añadió la prevalencia de la iniciativa privada sobre la pública. Y si la Ley estatal limitó las cesiones de aprovechamiento a los ayuntamientos al 10 %, la Ley murciana añadió la posibilidad de que estas cesiones se pudieran reducir al 5 %[10].

[10] Iracheta, 2003, p. 67.

Con esta configuración oligárquica del espacio se crea un urbanismo sin planificación municipal, que convierte la reclasificación de suelo según los intereses de la iniciativa privada en la lógica de las cosas. La expansión de las nuevas superficies comerciales y sus nuevas urbanizaciones asociadas sobre los antaño periféricos espacios de huerta o de secano, necesita como requisito político imprescindible la conversión del urbanismo a la norma neoliberal. En su análisis histórico sobre las políticas urbanas seguidas por la ciudad de Murcia desde los años 50, Gadea, Beltrán y Riquelme concluyen:

> Si nos preguntamos quién piensa la ciudad en términos urbanísticos, tenemos la tentación de afirmar que Murcia ha sido una ciudad cuyo desarrollo ha estado marcado por la iniciativa privada y por los intentos de planificación que trataban de ordenar los efectos de esa iniciativa y de convertir a Murcia en una ciudad moderna y europea. Los barrios que surgieron «de manera espontánea» durante el franquismo o las construcciones ilegales de los ochenta en la huerta han determinado en gran medida la evolución de la ciudad. En los últimos años, esa iniciativa privada ha estado liderada por los grandes promotores inmobiliarios y por las empresas que se han instalado en los centros comerciales que rodean la ciudad. Como señala Iracheta (2006), las modificaciones de la Ley Regional del Suelo de 2002 y 2004 parecen haber sustituido los planes de ordenación urbana, como instrumentos esenciales de la planificación, por la figura del convenio urbanístico[11].

Por tanto la norma que rige la reorganización de los espacios y los tiempos de la ciudad es la neoliberal. En Murcia los nuevos centros comerciales se instalaron en las afueras, en lugares desiertos, reorganizando la trama urbana y fomentando la apertura de grandes avenidas destinadas a la movilidad basada en el transporte privado.

Por otro lado, las explicaciones sociológicas sobre el proceso de suburbanización de las metrópolis modernas han enfatizado razones culturales –vinculadas a idearios de búsqueda de calidad de vida o recreación de espíritus comunitarios– o han relacionado tales dinámicas al patrón de acumulación de capital que habría constituido y reproducido una determinada norma social de consumo destinada a cumplir con el imperativo de la tasa de ganancia. Así, cuando Manuel Castells se preguntaba en sus investigaciones sobre la nueva estructura urbana metropolitana («¿por qué construir viviendas nuevas y en la periferia?»[12]), enumeraba como razones la búsqueda de mayores rentas en suelos más baratos; la industrialización de la construcción que exigía

11 Gadea, Beltrán y Riquelme, 2010, p. 23.

12 Castells 1981, p. 22.

crear nuevas viviendas rápidamente con materiales ligeros; y la dependencia masiva de medios de transporte individual (el complejo «coche-autopista») que favorecía la demanda de viviendas en el extrarradio. Es «a partir de este conjunto de condiciones de producción, y por medio de un sistema de crédito al consumo muy eficaz, [cuando] la industria de la vivienda y la industria del automóvil fueron capaces de extender considerablemente su mercado, en primer lugar hacia las clases medias, y a continuación hacia algunos sectores de la clase obrera»[13].

En definitiva, la ciudad de los centros comerciales de Murcia es un ejemplo paradigmático de la ruptura total con la lógica comercial propia de la modernidad urbana, que hizo del casco urbano su espacio privilegiado de localización. Por su parte los centros comerciales aspiran a constituir una nueva ciudad sobre la base de la reestructuración de la dinámica sociolaboral de la ciudad de Murcia y la recreación simbólica de las formas de sociabilidad pública que conformaron los centros urbanos de la ciudad moderna durante décadas: el paseo, el encuentro, el ocio, la densidad social, la emoción colectiva, etc. Fortaleciendo un espacio urbano sin ciudadanos en el que solamente rigen los principios de la propiedad privada, los nuevos centros comerciales consagran el sueño neoliberal de la apropiación capitalista de la vida al buscar reemplazar la dimensión pública y ciudadana del centro urbano. Pero esta reproducción privada ahora se encamina a un fin último, esto es, estimular el consumo[14].

Pensamos que estos elementos expuestos de forma básica sirven para explicar el intenso proceso de reestructuración urbana experimentado por la ciudad de Murcia, con la construcción de los grandes centros comerciales, rodeados de miles de viviendas nuevas en la periferia y en los municipios adyacentes y el desarrollo de sistemas de accesibilidad mediante grandes avenidas y autovías para la circulación de automóviles privados, todo ello posibilitado por la financiarización de la economía y el sistema de crédito al consumo. En este contexto, consideramos que las grandes superficies comerciales localizadas en los extrarradios de la ciudad adquieren una nueva centralidad espacial por ser un nodo de atracción de flujos de mercancías, trabajadores y consumidores. Y en cuanto tal, el centro comercial se convierte en un generador de integración espacial que desdiferencia las viejas fronteras centro-periferia y articula reticularmente múltiples puntos del territorio, según un proceso de compresión espacio-temporal que Harvey (1998) identifica como propio de la condición de la postmodernidad global.

---

13 *Ibidem*, p. 22.

14 Alonso, 1998 y 1999.

Segunda parte: las trabajadoras y los trabajadores de los grandes centros comerciales de Murcia

La reestructuración territorial y económica de Murcia ha conllevado una profundización en la tercerización de la estructura ocupacional. Esta es una tendencia de las ciudades que viene de antaño y que ha terminado cristalizando en el actual contexto de capitalismo global en ciudades como Murcia, donde 21.141[15] trabajadores del municipio (el 35 % del total del empleo regional en este subsector productivo) forman un cuantioso y socialmente diversificado ejército local de proletariado juvenil y feminizado, que es el que se emplea mayoritariamente en la oferta de empleo de las grandes superficies comerciales de Nueva Condomina (200 locales comerciales), Thader (150 locales comerciales) y los otros grandes establecimientos adyacentes (Leroy Merlin, Ikea, Toys Are Us, Porcelanosa, etc.).

En las entrevistas realizadas se recogen apreciaciones que indican el cambio en la composición social del trabajo, inducido por la nueva lógica comercial de las grandes superficies. Por un lado, se apunta a una ruptura de toda una lógica comercial y laboral que favorecía la estabilidad, el reconocimiento profesional y la movilidad ascendente de los empleados en el comercio tradicional, frente a la nueva lógica reproductiva del trabajo en los centros comerciales que instaura nuevas condiciones laborales de temporalidad y flexibilidad para un tipo de composición social del trabajo que se presupone que «está de paso». De tal forma que termina naturalizándose una perversa asociación: a las categorías socialmente devaluadas como las que componen el nuevo proletariado de los centros comerciales –jóvenes, mujeres e inmigrantes– le corresponden condiciones laborales degradadas.

Los tiempos de trabajo y los tiempos de la ciudad de los centros comerciales

Las transformaciones estructurales generadas por la nueva dinámica de los grandes centros comerciales inciden sobre los tiempos de la ciudad, esto es, la organización social del tiempo, desde la doble óptica de los comportamientos socioculturales y de la dimensión productiva.

Desde la dimensión de los comportamientos socioculturales se produce una reorganización del ocio y del espacio comercial, pero también del espacio residencial con la expansión suburbana a gran escala, lo que conlleva la

15 Datos Servicio Empleo y Formación, 2012.

desvalorización del centro urbano y del comercio de proximidad. Además, la ciudad de los centros comerciales intensifica los desplazamientos mediante transporte privado y reorganiza las comunicaciones y los accesos. Todo ello tiene evidentes repercusiones sobre los tiempos de la ciudad pues cuestiona profundamente el significado de la ciudad como comunidad local y territorial, ahondando en la fragmentación del tiempo y del espacio urbano.

Desde la dimensión productiva, el proletariado es crecientemente móvil y dependiente del automóvil para cubrir las distancias acrecentadas entre su espacio residencial y el espacio de trabajo, determinado por la lógica de suburbanización propiciada por el centro comercial. Esto trastoca enormemente la articulación entre los tiempos de trabajo y los tiempos de la ciudad, y provoca exclusiones y deterioros en su calidad de vida para aquellos trabajadores que no disponen del capital de la automovilidad.

Solamente observando los flujos diarios de desplazamiento hacia los centros comerciales que protagonizan los trabajadores entrevistados, apreciamos la nueva lógica territorial como una malla de flujos de trabajo originada en múltiples puntos del territorio. Esta movilidad permanente del trabajo a través de la dictadura de la automovilidad privada es uno de los múltiples síntomas de las nuevas condiciones de vida que la reestructuración urbana y territorial impone a los trabajadores «metapolitanos»[16].

De este modo el coche no sólo es el medio privilegiado de acceso de los miles de consumidores que cada fin de semana tratan de abrirse paso hacia los centros comerciales, sino que también lo es diariamente para los miles de empleados y empleadas de los centros comerciales. En Murcia, la red pública de autobuses urbanos es cara y está mal comunicada, con múltiples problemas de gestión empresarial y eliminación de líneas en los últimos años que han hecho que en 2014 sea el transporte público municipal peor valorado en toda España, según un informe de la Organización de Consumidores (OCU)[17]. Así mismo el trazado del nuevo tranvía no parece desalentar del uso intensivo del vehículo privado puesto que su itinerario está determinado por la idea mercantilista de transportar gente hasta los templos del consumo y no por la de servicio público. Cabe recordar que J. C. Nichols, considerado el padre de los centros comerciales, explicitó claramente el estrecho vínculo entre

16 Para Ascher (1995) la metápolis dota de atributos urbanos a todos aquellos espacios que perteneciendo o no a la ciudad, sin embargo, contribuyen a la misma con sus recursos, fuerzas de trabajo y hábitat, garantizando el funcionamiento cotidiano de la metrópolis.

17 Los usuarios critican la escasa frecuencia, el diseño de la red y la impuntualidad. Véase OCU, «Los puntos negros del transporte público», *Ocu.org*, 27 de enero de 2015; disponibe en Internet.

automovilidad privada y la nueva ciudad comercial cuando «sostenía que la clave del éxito de los centros comerciales era una oferta abundante, e incluso ilimitada, de plazas de aparcamiento»[18].

La organización social del tiempo de trabajo

La evolución de las modalidades de producción y de la organización del trabajo de los centros comerciales conlleva una fuerte diversificación de los horarios de trabajo y, por tanto, de las diferentes categorías ocupacionales, inducida por la búsqueda constante de mayor flexibilidad productiva. Al respecto es interesante el análisis realizado por Lago[19] sobre el Convenio Colectivo de las Grandes Empresas de Distribución, del que resalta tres elementos de regulación del tiempo de trabajo.

En primer lugar, la regulación de la jornada laboral es una dimensión privilegiada para las empresas dada la libertad de horario comercial existente. De este modo «los puntos centrales de la regulación de la jornada laboral, se refieren a las dos modalidades de temporalidad: flexibilidad y disponibilidad».

En segundo lugar, los tiempos del empleo, es decir, la definición de las categorías profesionales y contractuales. Según Lago, «las categorías profesionales aparecen delimitadas por convenio, no en términos profesionales en sentido estricto, sino según el grado genérico de autonomía e iniciativa en el ejercicio de las tareas y de nivel teórico de formación requerido [...] Dicho con menos palabras, la empresa dispone de un alto grado de discrecionalidad en la gestión de las trayectorias de empleo, promociones y ascensos».

Y finalmente, la conciliación de la vida familiar y la vida laboral «en el que el convenio, de nuevo, no profundiza más allá de lo establecido por la regulación laboral general». Tanto la investigación de Lago como la llevada a cabo por nuestro equipo demuestran que en la realidad se abre un abismo entre lo que se dice en el papel y lo que se hace en la práctica, siendo dificultoso para los trabajadores hacer valer sus derechos para compaginar trabajo y vida.

Podemos considerar que este modelo flexible en extremo de organización social del tiempo de trabajo propicia entre los trabajadores lo que De Castro denomina «identidades narrativas del absurdo», que en su investigación encuentra, precisamente, entre las cajeras temporales del hipermercado:

18 Crawford, 2004, p. 32.

19 Lago, 2008; las citas corresponden a las pp. 279, 281 y 282.

> Por un lado, la multiplicación del número de contratos de corta y variable duración a lo largo de periodos alternos que acumulan en su trayectoria dentro de la misma empresa hace que experimenten el tiempo como una sucesión errática de instantes fugaces (sus periodos de actividad) en las que el futuro está lleno de incertidumbre. El tiempo en este caso pasa ante sus ojos como un torbellino que las arrastra y sobre el que carecen de cualquier tipo de control. Por otro lado, la variabilidad de los horarios sin apenas preaviso hace que su experiencia del tiempo también sea como la de un entorno completamente caótico que aplasta cualquier resquicio de autonomía. Una variabilidad de horarios que, además, dificulta enormemente sus estrategias de conciliación. Las trabajadoras temporales han desarrollado una identidad narrativa del absurdo en el sentido de que expresan su incapacidad para comprender la dinámica de acontecimientos que las arrastran, una dinámica frente a la que se consideran igualmente incapaces de intervenir. En consecuencia, se conciben a sí mismas como seres arrastrados por dinámicas ilegibles e incontrolables, literalmente seres a la deriva[20].

En efecto, la reproducción social y las formas de vida de las mujeres (y de los hombres en menor medida) entrevistadas parecen estar permanentemente en la cuerda floja, construyendo sus relatos de vida a retazos que se unen cual piezas de un puzle. Cada día reorganizan su vida para desarrollar las tareas y combinar trabajo-vida-cuidados-movilidad, por lo que la autonomía personal (o la falta de ella) son temas centrales en los relatos de las trabajadoras. El hecho de trabajar en los centros comerciales, a las afueras del núcleo urbano, les condiciona en este aspecto. Además, suelen combinar su trabajo con todo un universo de actividades cotidianas que incluyen el cuidado familiar (sobre todo hijos, padres en algún caso), el trabajo, la organización y desarrollo de las tareas domésticas, quedando la formación y las aficiones personales en último lugar. Todas ellas sufren algún tipo (o varios a la vez) de impotencia y angustia vital por no poder mejorar sus condiciones objetivas de vida al sentirse atrapadas sin posibilidad de salida laboral o ascenso y consolidación del puesto de trabajo y no poder dominar la gestión de los tiempos de trabajo que determinan sus tiempos de vida o por la hiperactividad que adoptan como estrategia para el desempeño de su cotidianeidad.

Bajo la dictadura de la movilidad laboral y vital permanente, cada día es un reto para organizar el cuidado familiar y la distribución de las tareas domésticas, que en ocasiones sobrepasa su disponibilidad individual por lo que se ven forzadas a buscar apoyo, y de forma genérica tienden a acudir a la red familiar, donde cobra vital importancia la figura de la madre. No sería posible un modelo de trabajo flexible, propio de los centros comerciales, sin el apoyo

20 De Castro, 2010, pp. 413-414.

familiar o, en su caso, sumando un gasto económico extra a las depauperadas economías familiares, servicio doméstico. Definitivamente, los tiempos de la ciudad de los centros comerciales determinan decisivamente los tiempos de vida de las personas relacionadas laboralmente con la lógica temporal y espacial de los centros comerciales.

Conclusiones

En la ciudad de los centros comerciales todo el mundo está endeudado. Los capitalistas levantaron a crédito miles de viviendas, cientos de edificios de oficinas y macrocentros comerciales. Las administraciones públicas y sus gestores enloquecieron al calor de la burbuja inmobiliaria y se empeñaron con las inversiones en grandes y costosísimas infraestructuras como autovías, grandes avenidas, etc. Los asalariados se hipotecaron y convirtieron en propietarios de viviendas en las nuevas urbanizaciones residenciales y adoptaron estilos de vida que incluían consumos suntuosos y automovilidad privada. Cada fin de semana, los consumidores, y sus tarjetas de crédito, se agolpaban por miles en los nuevos centros comerciales.

El endeudamiento ha venido formando parte de la estrategia de acumulación más reciente del capitalismo español, siendo un poderoso dispositivo de disciplinamiento social, como supo ver Gilles Deleuze en su lectura del paso de las sociedades disciplinarias –analizadas paradigmáticamente por Michael Foucault según la lógica del encierro (cárceles, fábricas, etc.)– a las sociedades de control en las cuales «el hombre ya no está encerrado sino endeudado»[21].

Tras las crisis de 2008, el problema de la deuda y el déficit público es presentado como el argumento que justifica los recortes del gasto público, así como la reducción de los salarios, la precarización laboral y el debilitamiento de los sindicatos. Medidas presentadas como «necesarias» para volver a ganar «la confianza» de los mercados financieros para que estos presten su dinero al Estado español, permitiéndole con ello pagar sus gastos. La mayor parte de la deuda pública nacional está en manos de bancos, compañías de seguros y fondos especulativos de origen español (casi la mitad) y europeo (la otra mitad), a quienes el Estado tiene que pagar elevados intereses para conseguir dinero prestado, el cual es devuelto mediante los recortes en los gastos en pensiones, sanidad, educación, servicios de dependencia, etc. Es así como el *demos* de

21 Deleuze, 1990, p. 284.

la democracia se ve sustituido por la «deudocracia»[22], según una lógica que Pisarello (2011) analiza brillantemente en términos de «oligarquización de la vida política y económica».

La denominada crisis de la deuda está siendo utilizada por las oligarquías económicas y políticas para imponer todo un proyecto de disciplinamiento social que ha degradado enormemente los servicios públicos, los derechos sociales y los derechos del trabajo. Sostenemos que la ciudad de los centros comerciales de Murcia ha sido un laboratorio privilegiado de experimentación de este programa de ajuste oligárquico.

Por otro lado, los relatos de vida de empleados y empleadas de los nuevos centros comerciales levantados en Murcia hace apenas media década, configuran la realidad de «un precariado endeudado», que aúna bajísimos salarios, altas tasas de flexibilidad e intensificación del trabajo con disponibilidad y disciplina como actitudes básicas hacia los empleadores. Los ritmos y pautas de vida que determinan las largas y altamente flexibles jornadas laborales o los tiempos anómalos (trabajo nocturno, trabajo de sábados, etc.), los desplazamientos cotidianos entre el lugar de trabajo y el de residencia, las estrategias de multiocupación, etc., plantean una «crisis de sostenibilidad de la vida» de los, y sobre todo de las, jóvenes trabajadoras de los centros comerciales, porque «el control impuesto por la precariedad confisca el tiempo, hasta tal punto de que, cuando se está en una situación precaria, no se tiene tiempo propio alguno»[23].

Esta crisis de vida viene sobredeterminada por el trabajo, pero también por la reproducción de pautas tradicionales de división de género en el interior de las estructuras familiares. Los relatos de las jóvenes empleadas en los centros comerciales no solamente enseñan un mundo del trabajo que les discrimina salarialmente, sino que además muestran modos de organización familiar que, pese a la incorporación de la mujer al mercado laboral, se aferran en muchos aspectos a modelos de domesticidad tradicional. Aunque ciertamente también se aprecia que los varones tienen una mayor implicación en las

22 «*Deudocracia* (en griego *Χρεοκρατία*, en inglés *Debtocracy*) es un documental griego de 2011 dirigido por los periodistas griegos Katerina Kitidi y Aris Chatzistefanou. El documental trata sobre la crisis financiera global iniciada en 2008, la crisis económica de Grecia de 2010, el contexto europeo de la crisis del euro en 2010, los antecedentes en otros países y las posibles soluciones que podrían resolver el problema que no están siendo consideradas por el gobierno del país griego y estarían radicalmente alejadas de las medidas impuestas por la Unión Europea, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Central Europeo: realización de auditorías sobre la deuda, calificación de la misma (deuda odiosa y deuda externa *legal*), responsabilidad en la contratación de créditos, anulación de la deuda, etc». Véase «Deudocracia» en Wikipedia.

23 Hardt y Negri, 2011, p. 160.

tareas domésticas o en el cuidado de los hijos (sobre todo ahora que muchos han quedado en el desempleo o han visto reducida su jornada laboral), las mujeres siguen asumiendo un rol principal de planificación y gestión de lo doméstico y de los cuidados, el cual se suma a las exigencias de su participación como asalariadas adaptables en los hiperflexibles esquemas organizativos de la organización social del trabajo propia del capitalismo global.

Por ello, efectivamente, tal y como vienen insistiendo autoras feministas, sobre todo desde la economía y la sociología, la crisis de los cuidados es el síntoma de una organización social de los tiempos caracterizada por la precariedad del trabajo y la degradación de las coberturas sociales. Como ha analizado Pérez Orozco con brillante concisión en una intervención coloquial (2010): «Podemos afirmar que siguen siendo las mujeres quienes se encargan de la gestión individualizada (porque no es social[24]) de los cuidados en las casas. Y aquí lo hacen, lo hacemos, de dos formas: volviéndonos un poco locas, si no tenemos más responsabilidad que la gestión cotidiana de un hogar con pocas necesidades, o muy locas cuando la cosa se complica y hay niños o personas mayores o alguien tiene una enfermedad o una discapacidad, desplegando mil y una estrategias para conciliar lo imposible».

En los relatos de vida de las mujeres trabajadoras de los centros comerciales se han podido rastrear los múltiples malabarismos que han de realizar para conseguir precariamente la conciliación familiar y laboral, dificultades que se derivan tanto de los modelos de relación salarial hegemónicos (política de tiempos en las jornadas, inestabilidad e incertidumbre en los contratos, bajos salarios, etc.) como de los modelos familiares neotradicionalistas que siguen adjudicando a la mujer una función privilegiada en la esfera doméstica y del cuidado. Así mismo, en el interior de las plantillas se está viviendo un conflicto por las facilidades para la conciliación otorgadas por las empresas a las empleadas-madres, las cuales son vividas como agravios comparativos por los y las empleadas sin hijos, que han de asumir las reorganizaciones de turnos y horarios derivadas de estas medidas de conciliación, «privilegios» las denominarán, por imperativo de la política empresarial de organización de tiempos. Estos conflictos son sintomáticos y evidencian que la conciliación entre vida y trabajo requiere de una transformación profunda de los principios jerárquicos y de escasa equidad que imperan en las empresas y en las familias.

24 En este punto de la cita de Pérez Orozco no resistimos la tentación de intercalar esta otra de Arlie Hochschild: «El Estado no ha hecho nada para aliviar la carga que recae sobre la familia»; Hochschild, 2008, p. 62.

Por otro lado, el trabajo en los centros comerciales está desindicalizado en buena parte y apuesta por una creciente individualización de las relaciones laborales. El proyecto neoliberal aspira a una fragilización máxima de la dimensión ciudadana y democrática de la constitución del trabajo y parece que lo está consiguiendo. La desregulación en las relaciones laborales, la dependencia y la flexibilización horaria en los grandes almacenes comerciales ha dado un enorme salto con la firma del último convenio colectivo en 2013, fútilmente cuestionado por los sindicatos generalistas mayoritarios e impulsado por la patronal y los sindicatos de empresa muy presentes en el sector.

En definitiva, los centros comerciales no son sólo macrocentros de consumo, sino que su lógica se incrusta en la reorganización de los espacios y los tiempos de la ciudad reinventando una nueva concepción capitalista de lo urbano adaptado a la norma neoliberal.

Supone una desregulación respecto a su localización espacial ya que en Murcia los centros comerciales no solamente se instalaron en las afueras, «en lugares desiertos», sino que reorganizaron la trama urbana fomentando la apertura de grandes avenidas y la movilidad basada en el transporte privado. Murcia es un prototipo de ciudad de los centros comerciales que apostó por encajar de forma inmediata en el ámbito del Derecho Público, la Directiva 2006/123/CE, relativa a los servicios en el mercado interior (conocida como Directiva Bolkstein), en el sistema de otorgamiento de licencias y autorizaciones administrativas para la prestación de servicios en España[25].

Y una desregulación respecto a los tiempos. En mayo de 2012 entró en vigor en la Comunidad de Madrid la denominada Ley de Dinamización del Comercio, que satisfizo una de las demandas más esperadas de la patronal de las grandes superficies comerciales, esto es, que sean los propios comercios los que decidan los horarios durante todos los días del año. Desde posiciones críticas ecologistas y de consumidores se ha denunciado «que la nueva ley viene a reafirmar un modelo de distribución minorista que se ha mostrado social y ambientalmente insostenible». En realidad la Ley de Dinamización del Comercio madrileña vino a reafirmar un modelo social y ambientalmente insostenible, completando la liberalización total de horario e iniciando el proceso de liberalización total para todo el Estado.

25 La asunción de esta directiva comunitaria supuso una modificación de la Ley del Comercio en España que venía a suprimir la denominada «doble licencia» exigida a las grandes superficies comerciales, es decir, implicó la supresión tanto de la definición del concepto de gran superficie comercial (artículo 2.3 de la LOCM, Ley 7/1996 del Comercio Minorista) como de la llamada licencia comercial autonómica para la apertura de grandes superficies comerciales (artículo 6 de la LOCM).

Por último, remarcar que la paradigmática ciudad de los centros comerciales de Murcia es una ruptura total de la modernidad urbana, que busca recrear simbólicamente las formas sociales propias de la vida urbana céntrica (el paseo, el ocio, el encuentro, etc.) pero sustituyendo su dimensión pública, construyendo un espacio urbano en el que solamente rigen los principios de la propiedad privada. Los nuevos centros comerciales consagran el sueño neoliberal de la apropiación capitalista de la vida. En definitiva, en la ciudad de los centros comerciales se exacerban las tendencias globales hacia la formación de un precariado urbano, la desregulación y oligarquización de los usos del espacio y el tiempo y la privatización de la vida.

Sin embargo, desde finales de 2010 el centro urbano de Murcia experimentó una metamorfosis radical. A la ciudad soñada por el capital se contrapuso la reapropiación simbólica del espacio urbano, en un ciclo de protestas masivas que hemos recogido en la Tabla I. Las movilizaciones se inauguraron con los trabajadores de la función pública y continuaron con los precarios-indignados a partir del 15M y la ocupación de la plaza pública para reivindicarla como espacio de experimentación de la asamblea y la democracia directa. Las reducciones del gasto público, el desempleo de masas, los desahucios de viviendas, la mercantilización de la vida, las privatizaciones y desregulaciones son a partir de ese momento objeto de contestación desde la ciudad de la movilización del trabajo. Como en tantos otros momentos de la historia, el antagonismo social y la tensión entre democratización y oligarquización tienen a la ciudad como espacio privilegiado. En efecto:

> Los apuntes de una geografía política de los usos sociales del territorio sugieren, precisamente, incorporar en el apartado de la conflictividad obrera la proliferación de ciertas luchas desencadenadas fuera de los espacios productivos pero íntimamente asociadas a las condiciones de proletarización ya que en ellas es elevado el uso del territorio. El dentro –los muros de los espacios productivos– y el fuera –los espacios de vida– no son unas realidades separadas e infranqueables en los vínculos obreros[26].

[26] López, 1993, p. 39. Esta perspectiva teórica de geografía política de los usos sociales del territorio, que analiza la ciudad en el contexto de cambios sociales y económicos y como espacio de antagonismo entre las clases sociales es la que anima fructíferamente los trabajos de Pere López sobre Barcelona en el contexto de la Reforma Interior a la Revolución de julio de 1909 (López, 1993) y de David Harvey sobre el París de Haussmann y la Comuna (Harvey, 2008).

Desde el ciclo de protesta social abierto a finales de 2010, abanderado por una pluralidad de sujetos amplia, de estudiantes a precarios y desempleados, de funcionarios a desahuciados, ya hay varias Murcias en Murcia. La ciudad de los centros comerciales comenzó a ser contestada como proyecto hegemónico. A partir de aquí se abrió otra historia que aún no tiene final.

Tabla 1. «La ciudad del trabajo»: ciclo de reapropiaciones obreras y populares del espacio público como respuestas colectivas a la crisis en Murcia y otras localidades de la región (septiembre de 2010 - primer semestre de 2011).

Movimiento ciudadano «15M»: el precariado juvenil a la conquista de la ciudad	Manifestación trabajadores de la función pública: la defensa de los bienes públicos	Otros movimientos de resistencia: la Plataforma Afectados por la Hipoteca o la denuncia de los efectos sociales de la burbuja inmobiliaria
La indignación por la gestión política y económica de la crisis capitalista hizo que la gente se agrupara en nuevas asociaciones sociales (o potenciara otras ya existentes) como: Juventud Sin Futuro, Malestar.org, Nolesvotes, Plataforma de Afectados por las Hipotecas, Anonymus... Las redes sociales en Internet jugaron un papel importante en su difusión en red.	29-09-2010 >> Huelga General convocada por CCOO y sindicatos minoritarios (CNT, CGT, USO). 70 % de paro en el sector industrial. Menor seguimiento en pequeño comercio. Algunos sindicatos corporativos no se sumaron (SIDI, Satse, Fecom).	En noviembre de 2010 comienzan a paralizarse los desahucios en Cataluña y la Región de Murcia.
07-04-2010 >> Manifestación promovida por Juventud Sin Futuro: «Sin casa, sin curro, sin pensión, sin miedo».	21-12-2010 >> Registro de la Asamblea de una proposición de ley de medidas extraordinarias que suponía un nuevo recorte para la función pública.	22-12-2010 >> Concentración PAH.
24-04-2010 >> Manifestación contra la impunidad de los crímenes del franquismo.	22-12-2010 >> 1ª manifestación espontánea ante la Cámara de Comercio de Murcia donde el expresidente regional Valcárcel se disponía a recoger un premio otorgado por la Cadena Ser.	22-03-2011 >> Desahucio paralizado en Molina de Segura.
15-05-2011 >> Manifestación a nivel nacional convocada por «Democracia Real Ya» asoc. desvinculada de partidos políticos y sindicatos. 9.000 personas. Nacimiento del movimiento 15M.	23-12-2010 >> Manifestación-concentración en la Asamblea regional. Carga policial con heridos.	29-03-2011 >> La delegación del gobierno envía 30 antidisturbios para paralizar un desahucio.
		08-04-2011 >> Octavo desahucio paralizado.
		14-04-2011 >> Paralizado desahucio en El Palmar.
		19-04-2011 >> Paralizado desahucio en Alhama de Murcia.

16-05-2011 >> En Madrid desalojo y posterior reocupación de la Puerta del Sol.

>> Desde el 17 de mayo al 17 de junio Acampada 15M en el centro histórico de Murcia (plza. de la Glorieta rebautizada Plaz. de la revolución). Se estructura el movimiento asambleario.

17-05-2011 >> La Junta Electoral declara ilegal la acampada que sin embargo se mantiene en todas las plazas de España.

24-05-2011 >> Ocupación de la televisión regional pública (7RM) y lectura de manifiesto.

27-5-2011 >> En Barcelona intento de desalojo de la Plaza Catalunya, cargas y detenidos. Reacciones de protesta y solidaridad en todo el Estado fortaleciendo el movimiento.

02-06-2011 >> Protesta por el cierre de las aulas de naturaleza y la gestión del patrimonio natural.

06-06-2011 >> Acción de intento de redistribución de comida de un conocido macrosupermercado.

11-06-2011 >> Protestas en todo el Estado en la constitución de los ayuntamientos. Conflictos puntuales.

27-12-2010 >> Manifestación organizada por las centrales sindicales de Murcia: Sterm, CSIF, Anpe, Satse, UGT y CCOO. Entre 4.000 y 7.000 manifestantes.

29-12-2010 >> Manifestación de 15.000 personas. Se unen los sindicatos Satse, CGT, SIME y SIDI.

31-12-2010 >> Se publica en el BORM la ley de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad de finanzas públicas.

04-01-2011 >> Manifestación. Continúa creciendo el número de manifestantes, 20.000.

12-01-2011 >> Manifestación de 35.000 personas.

25-01-2011 >> Manifestación silenciosa bajo el lema «Dignidad y resistencia». Todos vestidos de negro. 60.000.

01-02-2011 >> Paros semanales de 10 minutos en todos los colegios.

03-02-2011 >> Encierro de docentes, padres y alumnos en más de cien centros educativos de toda la Región.

11-05-2011 >> Terremoto en Lorca. Manifestaciones de solidaridad.

18-05-2011 >> Desahucio paralizado Campos del Río.

07-06-2011 >> Paralizados dos desahucios en San Javier. Manifestación contra los deshaucios.

20-06-2011 >> Paralizado desahucio en Alcantarilla.

29-06-2011 >> Nacen las mesas ciudadanas de convergencia.

12-07-2011 >> Paralizado desahucio en Archena.

13-07-2011 >> 27º desahucio paralizado. El Palmar.

19-07-2011 >> Ocupación sede Cajamar

20-07-2011 >> Se paraliza desahucio.

12-09-2011 >> Marcha en defensa del paisaje y contra la especulación del territorio.

25-09-2011 >> Manifestación por una vivienda digna.

29-09-2011 >> Manifestación «hacia la huelga general».

	10-02-2011 >> Manifestación en Murcia. 40.000 Personas. Se rompe la unidad sindical. Continúan con las protestas: CCOO, UGT, STERM. Firman pacto con el gobierno regional SIDI, SATSE, ANPE, CSIF Y CESM. 25-02-2011 >> Acampada de tres días en la plaza de la Catedral. 01-03-2011 >> Manifestación con representación de los máximos representantes de UGT y CCOO. 45.000 manifestantes. 09-03-2011 >> Concentración de funcionarios públicos ante la Consejería de Economía y Hacienda. 17-03-2011 >> Cadena Humana que rodeó la sede del gobierno regional (Palacio de San Esteban). 02-04-2011 >> Marcha contra los recortes sociales y laborales. 17-05-2011 >> Manifestación aplazada por el terremoto de Lorca.	26-10-2011 >> Concentración contra la pobreza. 27-10-2011 >> Manifestación con Lorca.

Bibliografía

Alonso, Luis Enrique (1999), «Los grandes centros comerciales y el consumidor postmoderno», *Distribución y consumo*, núm. 48; disponible en Internet.

______ (1998), «La irresistible atracción del centro comercial», *Distribución y consumo*, núm. 37; disponible en Internet.

Blasco, Jordi (2008), «La especulación inmobiliaria de los clubes de fútbol en España», *Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales,* vol. XIII, núm. 778; disponible en Internet.

Bourdieu, Pierre (dir.) (1999), *La miseria del mundo,* México, Fondo de Cultura Económica.

Castells, Manuel (1981), *Crisis urbana y cambio social*, Madrid, Siglo XXI.

Crawford, Margaret (2004), «El mundo en un centro comercial», en Michael Sorkin (ed.), *Variaciones sobre un parque temático. La nueva ciudad americana y el fin del espacio público,* Barcelona, Gustavo Gili.

Consejo Económico y Social (2008), *Memoria sobre la situación socioeconómica y laboral de la Región de Murcia 2008*, Murcia, CES-RM.

Castro, Carlos de (2010), *Trabajadores en busca de narraciones. Las consecuencias de las transformaciones del tiempo de trabajo sobre la configuración de las identidades narrativas de los trabajadores*, Madrid, Universidad Complutense de Madrid / Facultad de Ciencias Políticas y Sociología (tesis doctoral).

Gadea, María Elena, Francisco Beltrán y Prudencio Riquelme (2010), «La ciudad de Murcia», *Proyecto Explorando nuevas políticas urbanas*, Convocatoria Nacional de Proyectos de I+D 2009-2011.

Harvey, David (1998), *La condición de la posmodernidad*, Buenos Aires, Amorrortu.

______ (2008) *París, capital de la modernidad*, Madrid, Akal.

Hernández, Pedro Jesús, Ildefonso Méndez, Andrés Pedreño y Manuel Tovar (2011), *El mercado laboral de los jóvenes de la Región de Murcia*, Murcia, Consejo Económico y Social de la Región de Murcia.

Hudson, Michael y Jeffrey Sommers (2011), «La muerte de la Europa social», *Sin Permiso*, núm. 9; disponible en Internet.

Iracheta, Carlos Felipe (2003), «Urbanismo, vivienda y transporte», en Foro Ciudadano de la Región de Murcia, *El Otro Estado de la Región 2003*, Murcia, Diego Marín Editor, pp. 67-83.

______ (2006), «Urbanismo, vivienda y transporte en la Región de Murcia», en Foro Ciudadano de la Región de Murcia, *El Otro Estado de la Región 2006*, Murcia, Diego Marín Editor, pp. 69-84.

______ (2010) «Urbanismo, vivienda y transporte en la Región de Murcia», en Foro Ciudadano de la Región de Murcia, *El Otro Estado de la Región 2010,* Murcia, Diego Marín Editor, pp. 99-119.

Lago, Jorge (2008), «La pauta de flexibilidad y heteronomía fuerte: el tiempo de las cajeras de hipermercado», en C. Prieto, R. Ramos y J. Callejo (coords.), *Nuevos tiempos del trabajo. Entre la flexibilidad competitiva de las empresas y las relaciones de género,* Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas.

Logan, John. R. y Harvey L. Molotch (1987), *Urban fortunes. The political economy of place*, Berkeley, University California Press [ed. cast. del capítulo «La ciudad como máquina de crecimiento» en Observatorio Metropolitano (eds.), *El mercado contra la ciudad*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2016].

López, Pere (1993), *Un verano con mil julios y otras estaciones. Barcelona: de la Reforma Interior a la Revolución de julio de 1909*, Madrid, Siglo XXI.
López, Isidro y Emmanuel Rodríguez (2010), *Fin de siglo. Financiarización, territorio y sociedad de propietarios en la onda larga del capitalismo hispano (1959-2010)*, Madrid, Traficantes de Sueños.
Pisarello, Gerardo (2011), *Un largo Termidor. La ofensiva del constitucionalismo antidemocrático*, Madrid, Trotta.
Sassen, Saskia (2003), *Contrageografías de la globalización: género y ciudadanía en los circuitos transfronterizos*, Madrid, Traficantes de Sueños.
Sennett, Richard (2000), *La corrosión del carácter*, Barcelona, Anagrama.
Sloterdijk, Peter (2004), «El palacio de cristal» [conferencia], *Jornadas Traumas urbanos; la ciudad y los desastre*s, Barcelona, CCCB; disponible en Internet.
Welch, Max (ed.) (2005), *Buenos Aires a la deriva. Transformaciones urbanas recientes*, Buenos Aires, Biblos.

6. Órdenes urbanos: centros y periferias en el Madrid neoliberal

Débora Ávila Cantos, Beatriz García Dorado, Sergio García García, Eva García Pérez, Óscar Muñoz Carrera y Daniel Parajuá Navarrete (Observatorio Metropolitano)

Introducción

En el Madrid de 2016, nueve años después del pinchazo de la burbuja inmobiliaria, parte del gran arco que recorre el borde de la ciudad de noreste a suroeste está compuesto por espacios fantasma: grandes terrenos que no completaron su urbanización, construcciones que quedaron sin terminar, casas vacías y falta de equipamientos y conexiones. Del otro lado, en los espacios centrales de la ciudad consolidada, no se ha logrado interrumpir con firmeza las operaciones urbanísticas basadas en capital extranjero y la puesta en carga de solares y suelo que formaban parte del patrimonio público en lugares urbanos estratégicos. Es así que Madrid arrastra una enorme fragilización y dualización, resultado de políticas públicas neoliberales caracterizadas por explotar los recursos en los que se centra el modelo de acumulación contemporáneo: sobreexplotación del territorio y la vivienda, precariedad del empleo y privatización de los servicios públicos.

En el marco de competencias descentralizadas del Estado a las Comunidades Autónomas, la región de Madrid ha funcionado como laboratorio de un estilo de gobierno agresivo y neocon[1], que profundiza las pautas de

[1] Un desarrollo profundo de esta cuestión se encuentra en Observatorio Metropolitano, «Del Madrid global a la crisis urbana», *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*, Traficantes de Sueños, Madrid, 2013.

segregación urbana existentes, basado en lógicas de revalorización *versus* relegación, que fragmentan y enfrentan las distintas partes de la metrópolis como resultado de su posición dentro del ciclo económico.

Bajo esta lente, y no sin resistencias, la ciudad se ha gobernado como una gran empresa. Con los objetivos de producir una marca reconocible y difundirla a través de eventos, poner a producir todos sus espacios, captar oportunidades de inversión antes de que lo hagan otros competidores, reducir gastos y obtener beneficios, Madrid y su región metropolitana van asemejándose cada vez más a una gran empresa de la construcción y sus instituciones a un consejo de administración. Por eso, la reducción de gastos habrá de operar sobre todo lo «superfluo» desde la lógica empresarial, especialmente sobre los gastos de mantenimiento y reproducción del personal (educación, sanidad, servicios sociales, etc.). El resultado de esta ciudad-empresa construida para sus inversores y compradores (élites y clases altas) y resuelta a desprenderse de sus pasivos (contra su clase trabajadora y sus pobres) es el resurgimiento de una polaridad clásica pero ahora multiplicada: centros vs. periferias[2].

Tomar en serio las consecuencias de un proceso de crisis económica tan alargada en el tiempo como el actual supone repensar la ciudad en clave de crisis urbana, en la que el quiebre de un modelo social basado en una supuesta voluntad de integración social de la población se traslada a la configuración de la ciudad. Con ello los paisajes y distancias sociales divergen cada vez más, oponiendo nuevos espacios de fragilidad, donde se concentra la precariedad, a los espacios ganadores, cada vez más blindados a los propios síntomas de la crisis. Es esta cuestión la que nos proponemos indagar a lo largo de estas páginas: el impacto diferencial de las políticas neoliberales en el centro y en la periferia de Madrid, así como la apertura de distintas brechas sociales en torno a la renta, los servicios, los derechos y la forma de gobernar los sujetos y los espacios. Dichas brechas parecieron cerrarse durante el periodo de la burbuja a base de hormigón y ladrillo, tapando chapuceramente los huecos por los que se colaba cualquier imagen de desigualdad social y territorial pero, con el advenimiento de la crisis, la mala calidad de los materiales hace que se reabran las grietas y los fantasmas de aluminosis social. Un espacio central de la ciudad absolutamente mercantilizado, mimado como un distrito *premium*,

2 Si bien es cierto que desde 2015 el nuevo gobierno municipal de Ahora Madrid pretende contrarrestar la desigualdad social mediante medidas de reequilibrio territorial es difícil evaluar todavía hoy el efecto de las mismas, puesto que, por un lado, tendrían que dar fruto a más largo plazo y, por otro, parecen de momento débiles para enfrentar las razones sistémicas que conducen a la ciudad a ser objeto de extracción de riquezas comunes.

es convertido en un gigantesco escaparate turístico al tiempo que las periferias madrileñas, objeto de desinversión durante la crisis, se debaten entre la guerra entre pobres y la construcción de comunes.

La ciudad, laboratorio neoliberal

En las últimas décadas, la concepción de la ciudad se ha visto trastocada por completo como resultado de la aplicación de agresivas políticas neoliberales, que la convierten en un lugar plenamente volcado en la fabricación de plusvalor por sí misma. Las lógicas redistributivas que vertebraban los sistemas de bienestar han perdido peso en favor de lógicas y presupuestos basados en la competencia y, por tanto, en las leyes básicas del mercado: la oferta y la demanda. El neoliberalismo se manifiesta como una forma de gobierno multiescalar que tiende a desdibujar las fronteras físicas que definían los límites de los Estado-nación tanto política y territorial como económicamente; en contraste, son las regiones y las ciudades las que recogen el testigo, convirtiéndose claramente en actores determinantes de los nuevos escenarios geopolíticos[3] a la caza de inversiones, población y capitales. Se fomenta un modelo de competitividad interterritorial basado en la modificación de los «factores de producción», tales como el abaratamiento de los costes laborales o los impuestos, y la puesta al servicio de los intereses empresariales del presupuesto público. La ciudad siempre constituyó un lugar en el que construir, producir, vender y comprar pero en el contexto actual la ciudad misma y su estructura urbana y relacional se han convertido en un ente capaz de generar rentas y beneficios. La ciudad puede ser entendida como una máquina capaz de capturar la riqueza para aquellos agentes que se encuentren en la posición adecuada. Dichos agentes constituyen la élite empresarial y financiera regional[4].

Cada vez con mayor frecuencia, se ejerce una creciente presión sobre las funciones reproductivas para que se inserten en la esfera del mercado, asumiendo un funcionamiento de acuerdo a sus reglas e intereses. En el Estado

3 Muestra de ello se hizo patente en la cumbre de Davos, a principios de 2014, que reunió a las figuras más influyentes y poderosas del mundo como jefes de Estado o empresarios, y en la que también se encontraban alcaldes de ciudades tales como Madrid o Barcelona, evidenciando la importancia de la escala urbana en los centros de poder internacional.

4 Muchas de las ideas reflejadas en este texto han sido obtenidas del libro *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*, publicado por la editorial Traficantes de Sueños en otoño de 2015 y que recopila trabajos de autores como Neil Brenner y Nik Theodore, Harvey Molotch y John Logan, Rosalyn Deutsche, Jamie Peck, Tom Slater, Neil Smith y Loïc Wacquant.

español, una vez agotado el ciclo de la burbuja inmobiliaria, la obtención de plusvalor de la propia ciudad sigue siendo posible mediante la aplicación de políticas neoliberales, mostrando una vez más la capacidad de adaptación del capital. Una de las jugadas consiste en traspasar las funciones que eran ejercidas y gestionadas por el gobierno de la ciudad a manos privadas, como en el caso de la sanidad, la educación o el agua por mencionar quizá los ejemplos más conocidos, si bien son infinitas las esferas de lo público que se introducen de manera más o menos visible en la lógica de mercado[5]. Esta inserción puede realizarse bien a través de procesos de privatización, bien por medio de mecanismos de externalización en los que son precisamente las propias administraciones públicas las encargadas de instaurar dispositivos de competencia en su seno.

No podemos dejar de señalar la importancia de la deuda como elemento disciplinador y justificador de estas privatizaciones y externalizaciones. A finales de 2015, algo más del 27 % de la deuda total de los más de 8.100 ayuntamientos españoles correspondía a cinco grandes ciudades: Madrid, Zaragoza, Barcelona, Valencia, y Málaga[6]. Estos niveles de deuda operan como mecanismos de servidumbre hacia los acreedores ya que las funciones reproductivas de la ciudad quedan subordinadas a su pago; con este objetivo, se aprobó en 2013 la modificación de la Ley de Bases de Regulación de la Administración Local[7], que desplaza las competencias de educación, sanidad y servicios sociales a otras administraciones bajo el paraguas de la sostenibilidad y los ajustes presupuestarios. Y aunque esta medida en principio no afecta a ciudades con los rangos de población de Madrid o Barcelona, no deja de ser sintomático que las ciudades más pequeñas comiencen a ver cómo su soberanía para gestionar este tipo de servicios reproductivos queda enajenada para preservar el equilibrio presupuestario y la sostenibilidad económica.

5 Quizá uno de los expolios más llamativos por su valor simbólico fuera el que la emblemática estación de metro de Sol de la capital madrileña pasara a llamarse Vodafone-Sol, hecho justificado por la Comunidad Autónoma de Madrid ante la necesidad de ingresos del suburbano y cuyo contrato finaliza en el verano de 2016. Natasha R. Silva, «Vodafone dejará de patrocinar la estación de Metro de Sol y la línea 2», *El País*, 17 de febrero de 2016; disponible en Internet.

6 Ministerio de Hacienda y Administraciones Publicas. Deuda viva de los Ayuntamientos a 31 de diciembre de 2015; disponible en Internet.

7 Las dos herramientas legislativas que dan cobertura a estas acciones son la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de Racionalización y Sostenibilidad de la Administración Local; Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local; *BOE*, núm. 80, de 3 de abril de 1985.

En Madrid, se ha favorecido la apertura de nuevos nichos de negocio y el trasvase de recursos públicos a agentes privados en áreas como la sanidad, la educación y la protección social a través de la externalización de servicios sanitarios y del concierto educativo. En el municipio de Madrid, más del 60 % del alumnado de enseñanzas no universitarias cursan sus estudios en centros privados o concertados (2009-2015)[8]. El intento fallido de privatización de seis hospitales públicos de la región evidenció el poder de las élites empresariales y su alianza con los poderes públicos; en este caso, el aparataje mediático *neocon* se encargó de poner de relieve la supuesta ineficiencia y elevado costo de los servicios públicos a la vez que ensalzaba las virtudes del «ahorro y eficiencia» de lo privado, promoviendo el surgimiento de discursos populares que acaban sirviendo de respaldo para estas políticas. Aunque parte de los intentos externalizadores en la sanidad fueron frenados judicial y socialmente[9], no podemos descartar nuevas embestidas en forma de procedimientos menos visibles y parciales.

Las dinámicas de competitividad y obtención de beneficio permean los propios servicios e infraestructuras. La lógica anterior que regía el funcionamiento de hospitales y escuelas (entendidos como asistencia a ciudadanos que disfrutan de derechos) es sustituida por una nueva lógica económica en la que el ciudadano se convierte en cliente que «paga» por servicios, lo que desata la competencia entre los centros proveedores de dichos servicios en pro de lograr una mejora de la «calidad» o la «excelencia» que aseguren la afluencia de usuarios y la consiguiente inversión económica que ello otorga. Así, los procesos de neoliberalización descritos introducen la lógica del beneficio y la competencia en la gestión y conceptualización de bienes públicos y comunes y extienden esa misma lógica a los propios usuarios. Los rankings públicos que clasifican y jerarquizan a las distintas escuelas de la ciudad permitiendo a madres y padres «elegir» la «mejor opción» para sus hijos, o la posibilidad de ser «derivado» de la sanidad pública a la

8 Observatorio Metropolitano, «Del Madrid global a la crisis urbana», cit. Los datos actualizados se pueden encontrar en la Ficha de Datos Municipales de Madrid publicados online por el Instituto de Estadística de la Comunidad de Madrid.

9 En este sentido, aclarar que, aunque el Tribunal Superior de Justicia de Madrid suspendió de forma temporal el proceso externalizador conocido como «Plan Lasquetty» en enero de 2014 y la presión de la Marea Blanca logró que dicho consejero de Sanidad dimitiera y pese a que la nueva presidenta de la Comunidad de Madrid, Cristina Cifuentes, se ha comprometido reiteradamente a no continuar con la externalización de los hospitales de la región, lo cierto es que esta externalización sigue siendo un hecho, a menor escala y de forma más sutil y fragmentada a través de la externalización de laboratorios o pruebas médicas, los servicios de lavandería, limpieza y mantenimiento, las cocinas y aparcamientos, etc.

externalizada, donde las listas de espera son «menores», nos muestran hasta qué punto podemos llegar a ser partícipes en el cotidiano del proceso de neoliberalización de nuestras ciudades.

Las infraestructuras y los servicios urbanos también juegan un papel fundamental en la economía de la ciudad y no han resultado indemnes a los intentos de privatización. En la capital madrileña el servicio de recogida de basuras, limpieza viaria y mantenimiento de parques y jardines se declaró en huelga durante trece días en el verano de 2013 ante la amenaza de despido de más de 1.100 trabajadores y fuertes bajadas salariales para el resto de la plantilla de la contrata concesionaria del servicio, medidas que prácticamente fueron retiradas en su totalidad[10]. Tiempo atrás fue el Canal de Isabel II, empresa pública que gestiona el abastecimiento de agua en la Comunidad de Madrid[11], el que se privatizó parcialmente a pesar de un movimiento de consulta popular y una fuerte oposición. Otros conflictos como los del metro de Madrid o el de los bomberos y retenes forestales han dado lugar también a movimientos y plataformas de apoyo y defensa de los servicios públicos. Paradójicamente, a la vez que las ciudades están a la vanguardia de la experimentación institucional y la aplicación de estas políticas neoliberales, constituyen también fuertes focos de resistencia a las mismas.

En relación con la competencia interterritorial y la modificación de los «factores de producción» para atraer inversiones y población, en Madrid se creó, como en tantas otras ciudades españolas, un aparato discursivo en forma de marketing urbano[12] capaz tanto de justificar la realización de grandes eventos (como, por ejemplo, las tres candidaturas a sede de los Juegos Olímpicos) como de competir por el turismo de masas, como en el caso del macroproyecto de casinos Eurovegas[13], que demandaba una fuerte desregulación tanto

---

10 Es precisamente la limpieza una de las herencias más envenenadas del actual consistorio, que se ve supeditado a contratos integrales de compleja resolución y a grandes dificultades para remunicipalizar el servicio. Diego Sanz Paratcha, «El cambio en Madrid tropieza con la basura», *Diagonal*, 12 abril de 2015; disponible online.

11 Bruno García Gallo y José Marcos, «La privatización del agua de grifo», *El País*, 25 de febrero de 2013; disponible online.

12 A mediados de 2007 se crea una oficina dependiente del Ayuntamiento de la capital denominada «Madrid Global», cuyo objetivo era posicionar a nivel internacional la competitividad de la ciudad.

13 Como en el caso de BCN World, Eurovegas suscitó la competencia territorial entre varios municipios de al menos dos comunidades autónomas, finalmente se planificaría en el municipio de la periferia madrileña de Alcorcón, para ser posteriormente descartado por los inversores ante la falta de respuesta a mayores concesiones por parte de las administraciones. Para lograr su implantación se pretendían modificaciones tanto en la legislación laboral en el campo de la salud, suspendiendo la aplicación de la «ley antitabaco».

fiscal como legislativa. Pero la competencia interterritorial se replica también en niveles inferiores, como en la brega de los barrios por la ubicación de una nueva parada de metro o de los municipios por una de AVE; la construcción de una vía de transporte, o su ampliación, supone la inmediata puesta en el mercado de grandes bolsas de suelo, y en última instancia, la supuesta atracción de capitales y población.

Hasta aquí hemos dado unas pinceladas sobre la transformación de las ciudades a partir de su posición en la economía global. El objetivo último es el asalto al espacio urbano para la puesta en producción de sus habitantes, su historia y su territorio, su inserción en el mercado y su gestión mediante los mecanismos de la competencia.

El resultado de todo el proceso descrito es una geografía urbana cada vez más fragmentada entre abundancia y miseria, con una seria reordenación de las relaciones de clase. En otro lugar[14] hemos dado cuenta de la nueva geografía de la segregación madrileña, que agrupa en el sur y en el sureste las mayores concentraciones de paro y rentas bajas, lo que, junto al empeoramiento de los servicios públicos, de mayor uso en esas zonas, dibuja un panorama social en el que la desigualdad se convierte en la nota dominante y aparece de nuevo la periferia como el espacio de fragilidad donde se concentran los mayores niveles de pobreza. Las elevadas cotas de segregación y polarización social que produce el modelo descrito de gestión urbana requieren, como contraparte, de un estricto orden y control de las bolsas de pobreza y lugares de exclusión.

Las políticas neoliberales que hemos descrito generan daños sobre el cuerpo social que habita barrios enteros: crisis / estancamiento de la economía, creciente desigualdad / polarización, inseguridad social y competencia destructiva entre personas, localidades y territorios. Imposible no identificar estos rasgos en cada una de las esquinas de la ciudad. Sin embargo, creemos que su declinación concreta varía (tal y como venimos adelantando) en función de un eje fundamental: el que conforma en nuestras ciudades la oscilación entre espacios centrales y periféricos. *Geografía de la desigualdad, reloaded.* Dedicaremos, pues, las siguientes páginas, a analizar las formas concretas que el modo de gobierno neoliberal adopta en función de si se despliega sobre el centro o sobre la periferia de la ciudad.

14 Observatorio Metropolitano, «Del Madrid global a la crisis urbana», cit.

La disputa por el centro

A nadie se le escapa que las ciudades no son espacios homogéneos. Siglos de desarrollo histórico han dado lugar a diversas morfologías urbanas superpuestas, sobre las que a su vez también décadas de políticas públicas han moldeado los diferentes paisajes urbanos y sociales. Si todo quedase en una cuestión de diversidad no habría pues por qué preocuparse. Sin embargo, bajo la lógica de producción espacial los valores de centralidad y proximidad otorgan a los centros urbanos un lugar privilegiado en la geografía de la desigualdad urbana, al tiempo expositores de patrimonio histórico y grandes escaparates de la ciudad contemporánea. Son precisamente algunas de estas características propias del sustrato urbano de los espacios centrales las que las dinámicas neoliberales van a intentar explotar a través de la extracción del plusvalor asociado tanto a la riqueza patrimonial, cultural y social del lugar, como a las propias rentas de posición en la geografía urbana de precios. Dichos espacios de centralidad pueden coincidir o no con la centralidad geográfica de la ciudad. Nos referimos a ellos como espacios de concentración de los beneficios socioeconómicos del conjunto de la metrópolis, tanto materiales como simbólicos, asociados a las dinámicas que impone la *ciudad global,* y que son resultado de una desigual distribución del poder tanto en la construcción y reproducción del espacio, como en su representación. De manera muy sintética podemos decir que el aterrizaje de las políticas neoliberales en los espacios centrales se caracteriza tanto por explotar el espacio como lugar de acumulación, en forma de inversión (1) o de consumo (2), como por su reconstrucción posterior bajo formas de elitización y gentrificación (3). Veamos a continuación cómo operan cada una de ellas.

Madrid espacio de inversión, una ciudad a precio de saldo

Si en el ciclo anterior, con una década de ladrillo, contemplamos cómo la financiarización de las economías domésticas fijaba el capital al territorio a través de hipotecas representadas en centenares de miles de pisos en venta, con la crisis postburbuja las expectativas de ganancias inmobiliarias no han desaparecido. El espacio urbano sigue siendo depositario de expectativas de inversión y ganancia, simplemente han variado las estrategias mediante las que se llevan a cabo las operaciones. Ahora se trata de grandes capitales, en muchos casos de procedencia extranjera, buscando oportunidades de negocio en los saldos puntuales de la ciudad cuya rentabilidad a medio plazo sigue generando expectativas de lucro. Es la inversión extranjera la que tira

del mercado inmobiliario lastrado, sobre todo, en comercios y oficinas. Así lo indican también las cifras de Inversión Extranjera Directa (IED) registrada en actividades inmobiliarias en la región madrileña, que repuntan desde 2010 muy por encima de los valores del ciclo inmobiliario anterior[15].

Como resultado, un buen puñado de pelotazos urbanísticos de última hora se ciernen sobre el centro de Madrid y sus alrededores. Se trata de proyectos desarrollados una vez más mediante planes especiales de excepción, cuya tramitación se ultima minutos antes del cambio de legislatura y que recogen excepciones de edificabilidad y altura justificadas bajo el mantra de la recuperación económica de las áreas de implantación y el perfil icónico de las actuaciones. En algunas de estas *megalicencias* podemos reconocer a agentes de la burbuja anterior —grandes constructoras como FCC, Villar Mir— que, aun cuando alguno de sus megaproyectos, ya aprobadas sus licencias o comenzada su construcción, no llegue a completarse, habrán logrado el objetivo especulativo a través de un nuevo cambio de manos en la compraventa del suelo o los inmuebles. En una nueva vuelta de tuerca inmobiliaria, quizás con cifras de escala más discreta pero con un alto impacto en la ciudad consolidada, se persigue sacar provecho y rentabilizar la puesta en carga tanto de ciertos barrios del centro en proceso de elitización —a través del eje Gran Vía/Alcalá— como de ciertos terrenos a los costados del *parque más caro de la historia*, Madrid Río.

Una primera parte de estas maniobras son de marcado carácter comercial. Nuevos y *grandes buques hoteleros y comerciales* se instalarán en el corazón de la ciudad en dos edificios vendidos por el Banco Santander; ambos serán vaciados para albergar lujosos espacios, conservando exclusivamente la fachada. El Edificio España es uno de los ejemplos más visibles y simbólicos de la inversión extranjera en el centro de la capital, comprado en 2014 por el Grupo Wanda, propiedad del magnate chino Wang Jianlin, con la finalidad de transformarlo en hotel y apartamentos de lujo con área comercial. Sufrió una rebaja de la protección patrimonial promovida por el gobierno del PP que fue impugnada por sus deficiencias en la tramitación[16]. Tras las amenazas de abandono del Grupo Wanda debido la negativa del nuevo gobierno de Ahora Madrid a permitir la demolición de la fachada y las posteriores negociaciones entre ambos, la multinacional china finalmente abandona el proyecto traspasando

15 Datos de Inversión Extranjera en España, «Flujos Inversión Bruta en miles de euros», Estadísticas de Inversión Extranjera en España [datainvex.comercio.es].

16 Ecologistas en Acción, «Numerosas deficiencias en el proyecto que desprotege y demuele el Edificio España», septiembre de 2014; disponible en Internet.

la inversión a otro holding del ladrillo murciano del que se espera la revalorización de una zona que permanecía a la sombra de la gentrificación del barrio de Maravillas[17].

El segundo caso es la Operación Canalejas, que comprende la transformación de seis edificios (entre ellos el Edificio La Equitativa y el Banco Hispanoamericano) en un complejo que da forma a un hotel de cinco estrellas, pisos de lujo (se habla de los más caros de la capital) y zona comercial, con la misma polémica por la desprotección patrimonial del conjunto. Esta obra, ya en ejecución, fue paralizada por el consistorio y el juzgado, entre otros motivos, por el derribo de elementos protegidos no autorizados. Las obras se reanudaron tras la posterior resolución judicial a finales de 2015 y la negociación entre administración y promotores que supuso la reducción de la edificabilidad y la supresión de la estación subterránea de autobuses[18]. El centro pasa así a convertirse, con 13.000 nuevas plazas hoteleras[19], en el espacio de recepción del turismo de lujo, espacio de reverencia y suntuosidad. Un tercer proyecto es la construcción de un gran centro comercial de 21.000 metros cuadrados, desechando la idea original de construir además un hotel en una torre de 27 plantas, frente a las instalaciones del complejo cultural de Matadero Madrid, que fructifique parte de la transformación que el proyecto Madrid Río[20] ha tenido en la zona.

Un segundo paquete de actuaciones pretende sacar partido residencial a grandes solares «liberados» en la capital y que gozan de una excelente localización. Se trata de operaciones de enajenación de patrimonio público de suelo que sacan partido de infraestructuras públicas para obtener liquidez. Dos de ellas se encuentran en el límite de los distritos de Chamberí y Tetuán, próximos al eje financiero de la Castellana. Sendas gestoras inmobiliarias[21], para-

---

17 Pablo Mediavilla Costa, «¿Puede cambiar el centro de Madrid la reforma de un rascacielos?», *El País*, 2 de agosto de 2016; disponible en Internet.

18 Roberto Bécares, «Acuerdo institucional para la operación Canalejas: menos apartamentos de lujo y vuelven los autobuses a Sol», *El Mundo*, 13 de octubre de 2015; disponible en Internet.

19 Elena Sanz, «¿De edificio infrautilizado a hotel de lujo? La nueva tendencia del sector hotelero», *El Confidencial*, 26 de enero de 2015; disponible en Internet.

20 «El propietario de una gran parcela en Madrid Río se decanta por un centro comercial en lugar de una torre de 27 plantas», *Europa Press*, 29 de enero de 2015; disponible en Internet.

21 Jorge Salido, «Grupo Ibosa gana la puja por las cocheras del Metro de Madrid junto a la Glorieta de Cuatro Caminos», *El Mundo*, 12 de noviembre de 2014; disponible en Internet. Jorge Salido, «355 nuevos pisos junto a La Castellana por 3.400 euros/m²», *El Mundo*, 7 de noviembre de 2014; disponible en Internet. Elena López, «Defensa vende por 111 millones el solar más deseado de Madrid», *El País,* 14 de noviembre de 2014; disponible en Internet.

dójicamente articuladas en forma de cooperativas, se han hecho con las subastas de dos grandes parcelas de suelo público para desarrollar promociones residenciales de alto *standing*. Por un lado, los planes de construcción en las cocheras del Metro de Madrid (una de las cinco grandes piezas urbanas que la compañía puso en venta de sus 96.000 metros cuadrados) de un complejo residencial de 25 plantas llamado Residencial Metropolitan ha sido paralizado por el gobierno municipal de Ahora Madrid al incumplir el PGOU y tendrá que ser modificado para no incumplir el marco normativo[22]. Y muy próximo, en un solar propiedad hasta ahora del Ministerio de Defensa, se llevará a cabo una polémica[23] urbanización cerrada llamada Residencial Maravillas. En total casi un millar de viviendas para tramos de rentas medias-altas que blinda el espacio social de esa zona de la ciudad.

En tercer lugar, de nuevo en el polo atractor de Madrid Río, se pretende completar un nuevo Manhattan de barrio mediante la ya vieja operación Mahou-Calderón. Se trata del desarrollo de un Plan Parcial de Reforma Interior (PPRI) en los terrenos del estadio Vicente Calderón y la antigua fábrica de cervezas Mahou que originalmente planeaba construir dos enormes rascacielos de viviendas de 36 plantas. Tras la retirada de FCC como promotora del proyecto, el Club Atlético de Madrid ha tomado las riendas del proyecto y lo ha reformulado, reduciendo notablemente el número de viviendas a desarrollar, tal y como demandaba el nuevo equipo de gobierno de Ahora Madrid, proponiendo, como alternativa al soterramiento de la M-30, muy caro de llevar a cabo teniendo en cuenta el recorte de ingresos resultante del reajuste de viviendas, cubrirla con una plataforma elevada inspirada en el High Line neoyorquino[24].

La cosa no acaba aquí. En dos extremos estratégicos de la ciudad, el área financiera del norte de la capital y el límite con la periferia oeste, se sitúan otras dos polémicas macrooperaciones. Se trata de un nuevo intento de rescatar la ficción inmobiliaria en la ciudad a partir de la enajenación de terrenos ocupados por infraestructuras públicas. Sobre el suelo ferroviario de ADIF (Ministerio de Fomento) la Operación Chamartín, que había sido anulada judicialmente, volvía a la palestra rebautizada como «Distrito Castellana Norte» con la propuesta de construcción de otras seis torres más, entre las que se

22 Bruno García Gallo, «Carmena tumba el plan para construir pisos en las cocheras de Cuatro Caminos», *El País*, 20 de mayo de 2016; disponible en Internet.

23 Andrés Gil, «Carmena aprueba una operación inmobiliaria de lujo con el voto en contra de seis de sus ediles», *El Diario*, 27 de noviembre de 2015; disponible en Internet.

24 Bruno García Gallo, «El Atlético incluye un parque elevado sobre la M-30 en la Operación Calderón», *El País*, 16 de abril de 2016; disponible en Internet.

encontraría la más alta de Europa con 70 alturas y cerca de 18.000 viviendas nuevas[25]; el nuevo consistorio ha contrapropuesto «Madrid Puerta Norte», con una considerable reducción del ámbito de actuación del proyecto y de la edificabilidad[26] (hasta quedarse en un cuarto de las viviendas proyectadas inicialmente), lo que ha levantado tensas negociaciones entre el resto de promotores públicos (Fomento y la CAM) y privados para reconsiderar su decisión[27]. Y finalmente, sobre los terrenos de Campamento (propiedad de los Ministerios de Defensa y Fomento) parecen frustrarse de forma definitiva los intereses de Wanda Group para construir un complejo lúdico residencial[28], que traslada el proyecto a las afueras de París. Así, mil hectáreas urbanas (320 y 798 respectivamente) vuelven a estar en la picota del *monopoly* urbano en lugares decisivos para el reequilibrio medioambiental y la articulación del borde de la ciudad.

Madrid espacio de consumo, cada metro cuadrado cuenta

A pesar de la persistencia en la furia constructora, las dinámicas económicas en el centro no se basan exclusivamente en el aprovechamiento de la edificabilidad. En lugares de tanta densidad, cada metro cuadrado de suelo cuenta, y de él se puede obtener provecho económico de muy diferentes formas. La creciente mercantilización de los espacios públicos es una de estas prácticas ya consolidadas, donde calles y plazas del centro de las ciudades son cedidas a intereses privados para su explotación. A través de la peatonalización estratégica de ciertos ejes se aumenta el espacio de rentabilidad para comercios y bares, y mediante la implantación de medidas de seguridad preventivas se procura que el espacio quede suficientemente domesticado para actividades de consumo. En una ficción de lo urbano, el ciudadano pasa a ser mero transeúnte o consumidor y el espacio un simple escaparate. Sin embargo, una mejora de la calidad de vida urbana es el enunciado que justifica el carácter estetizante de las intervenciones.

25 Sandra López Letón, «Madrid quiere redibujar su 'skyline'», *El País*, 18 de abril de 2016; disponible en Internet.

26 Ruth Ugalde y Paloma Esteban, «Operación Chamartín: Carmena la reduce a la mitad sin pactar con Fomento ni CAM», *El Confidencial,* 10 de mayo de 2016; disponible en Internet.

27 Bruno García Gallo, «La última reunión de la Operación Chamartín acaba en fracaso, *El País*, 8 de junio de 2016; disponible en Internet.

28 Pablo Gómez, «Au revoir a la operación campamento, Wanda», *La Razón*, 1 de marzo de 2016; disponible en Internet.

En Madrid, la Ordenanza de Terrazas y Quioscos de hostelería y restauración[29] que se aprobó en 2013 ha aumentado la superficie hostelera a pie de calle en un 150 %, un tercio de cuyas plazas están concentradas en el distrito Centro. Mediante esta normativa se agiliza[30] y amplía la horquilla de locales que pueden instalar terrazas para cualquier uso que tenga la hostelería como asociado (teatros, academias, tiendas, museos, gimnasios, etc.). Gracias a esta medida que convierte el espacio público en mecanismo recaudatorio, caminar por el centro se convierte en un verdadero «eslalon urbano» y vecinos de los barrios más afectados han comenzado sus protestas en contra de los intereses de bares y empresarios hosteleros[31].

Sin embargo, mientras se reduce el espacio del caminante en favor de los veladores, es la propia figura del peatón la que se alza como discurso en favor de una ciudad sin tráfico rodado. Las medidas pro-peatonalización de ciertas zonas del centro urbano son tan ambiguas como contradictorias. Gozan de cierta popularidad al tratar de limitar el uso del tráfico rodado en la almendra central y de ampliar las zonas para el viandante, y si su fin último fuese más honesto, tratarían de controlar verdaderamente la contaminación en la ciudad[32]. A pesar de ello, el espacio ganado o robado al coche no se convierte en espacio público libre, sino en una nueva superficie a mercantilizar o a regular a través del incremento de multas y tasas de aparcamiento privados[33], cercando de nuevo el espacio de la ciudad. En el centro de Madrid, las operaciones de peatonalización, la última anunciada la de la calle Carretas[34], se han llevado a cabo para vincular arterias comerciales y crear «centros comerciales a cielo abierto», profundizando y facilitando el desplazamiento de la gentrificación, como por ejemplo a lo largo del eje Fuencarral (ahora casi completamente franquiciado) por la zona baja de Malasaña. Este patrón de urbanismo blando ha servido para pacificar con escaparates las antes desoladas traseras de Gran Vía a favor de una operadora inmobiliaria que hace años decidió provocar un

29 Esther Sánchez, «Del botellón al terrazón», *El País*, 10 de agosto de 2013; disponible en Internet.

30 «El Ayuntamiento simplifica la normativa de terrazas para dinamizar la actividad económica», *Munimadrid.es*, 2013; disponible en Internet.

31 Roberto Bécares, «El Ayuntamiento de Madrid pone cerco a las terrazas en plena temporada alta», *El Mundo*, 14 de junio de 2016; disponible en Internet.

32 Antonio Rodríguez, «El silencioso efecto nocivo de la contaminación en Madrid», *El Mundo*, 13 de diciembre de 2015; disponible en Internet.

33 Mario Toledo, «Botella aplaza la peatonalización de calles céntricas de la capital por falta de dinero», *20minutos*, 8 de marzo de 2012; disponible en Internet.

34 Beatriz Guillén, «Carmena peatonalizará Carretas y pondrá carril bici en la calle Atocha», *El País*, 9 de noviembre de 2015; disponible en Internet.

proceso de revalorización del área mediante técnicas de marketing urbano (TriBall). Posteriormente, el Ayuntamiento ha intentado aumentar la peatonalización de los ya casi gentrificados barrios de Chueca y Malasaña[35], aunque la propuesta no ha gozado de presupuesto suficiente.

El factor que en última instancia revela cómo la ciudad es concebida como un espacio de consumo es la seguridad. Los discursos político-mediáticos que denuncian la inseguridad en algunas zonas y barrios de la capital (asociados a determinados sujetos, espacios, sucesos o prácticas laborales como la prostitución) van encaminados a justificar medidas de control social, acciones policiales y de vigilancia que convierten estas zonas en lugares más seguros, no tanto para sus usuarios y vecinos, cuanto para las prácticas comerciales y de mercado. En palabras de la exalcaldesa Ana Botella, se hacía necesario un «ambicioso plan de seguridad para el turismo de compras» con el objetivo de «incrementar los ingresos procedentes de la actividad de ocio y compras en Madrid permitiendo que pasear por las zonas comerciales del centro de la ciudad sea una actividad placentera que logre que todos los visitantes disfruten de las innumerables ofertas que los diferentes comercios, restaurantes, bares y centros culturales ponen a su disposición»; para ello se dispuso el incremento de dispositivos de vídeo-vigilancia[36] en el área comercial de Sol, la Plaza Mayor, los alrededores de Gran Vía y Montera. El discurso de la seguridad se implanta con facilidad también en las zonas más estigmatizadas del centro, como el barrio de Lavapiés[37] y las ya mencionadas traseras de Gran Vía, consolidando los procesos de gentrificación en curso, que expulsan a sus antiguos residentes y permiten la vuelta residencial de las clases medias. Estas acciones —más espacio para el consumo privado sobre el espacio público, más facilidad y seguridad para circular entre ejes comerciales, desregulación de horarios en ciertas zonas, promoción de la inversión privada en ciertos barrios, etc.— no son medidas aisladas sino que, en conjunto, efectúan una función fácilmente reconocible: exprimir la ciudad hasta los límites de su rentabilidad.

---

35 Bruno García Gallo, «Botella negocia con los vecinos ampliar a Chueca y Malasaña el cierre del tráfico», *El País*, 22 de septiembre de 2014; disponible en Internet.

36 «Ana Botella solicita 46 cámaras de seguridad más en el centro de Madrid», *Abc*, 18 de marzo de 2014; disponible en Internet.

37 Véase el caso del Plan de Seguridad de Lavapiés. Nota de prensa de la Secretaría de Estado de Administraciones Públicas, «Cifuentes pondrá en marcha un dispositivo especial de seguridad en Lavapiés desde el 1 de julio», 27 de junio de 2012; disponible en Internet. Un análisis crítico del mismo puede leerse en García, Sergio (2014) «#POLICÍASENACCIÓN. El Plan de Seguridad de Lavapiés», *Gentrificación, resistencias y desplazamiento en España,* Working Paper Series CONTESTED_CITIES, Serie (I); disponible en Internet.

Madrid ciudad elitista, la ciudad solo para unos pocos

Ante este panorama, ¿son los centros de las ciudades algo más que grandes cajas registradoras? ¿Quién vive pared con pared con esta vorágine? Tradicionalmente el estilo de vida de las ciudades compactas mediterráneas oponía la densidad, la heterogeneidad y la proximidad a los valores del suburbio, cuya garantía de tranquilidad y espacios verdes se impuso sin embargo en el último cuarto del siglo XX. La paulatina degradación del espacio y el abandono patrimonial del parque de viviendas arrastró entonces al centro de Madrid a sufrir durante cuatro décadas pérdidas de población (hasta un 40 % entre la década de 1960 y los 2000[38]), a pesar de ser el distrito más denso de la ciudad con 268 habitantes por hectárea. Sin embargo, en el cambio de siglo, el análisis demográfico reflejó un cambio de tendencia: a la población envejecida se le sumaron la migración transnacional y jóvenes precarios, que encontraban en las infraviviendas y edificios degradados de la zona la única opción de vivir en el centro. Se produjo un rejuvenecimiento y una redensificación de los tejidos antiguos que compensó en cierto grado el tradicional abandono que sufrieron años atrás y otorgó un nuevo dinamismo a los barrios centrales. Buena parte del sabor castizo y cañí de Madrid, fraguado en la suciedad de los barrios populares y mezclado ahora en una nueva imagen multicultural[39], se puso de moda.

A partir de la burbuja y de los procesos de rehabilitación puestos en marcha, los jóvenes que llegan a las zonas centrales ya no son tan precarios sino universitarios y profesionales, y los migrantes, muchos de vuelta a sus tierras con la crisis, han dado paso a otros grupos de mayor poder adquisitivo.[40] Tanto la orientación de las políticas urbanas de rehabilitación y renovación como los nuevos actores económicos adoptan un discurso de calidad de vida y recuperación residencial del centro de Madrid... pero solo para unos pocos merecedores. La centralidad urbana se ha convertido en un codicioso objeto de deseo para las clases medias y altas, así como para sacar provecho turístico a la pintoresca escena urbana. Con ello la sombra de la gentrificación o la elitización urbana se cierne sobre el conjunto de la riqueza cultural y social común

38 Estadísticas de población, INE.

39 Para más detalles sobre el estudio de caso de la gentrificación en Madrid puede consultarse García Pérez, Eva (2014) «Gentrificación en Madrid: de la burbuja a la crisis», *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 58, septiembre, pp. 71-91.

40 J. A. Aunión, «La última mutación de Lavapiés», *El País*, 14 de agosto de 2016; disponible en Internet.

a la ciudad, desplazando tanto los usos como a los habitantes que no pueden soportar la presión inmobiliaria. El centro se ha convertido así en un escenario del campo de batalla de la lucha de clases, donde la crisis vuelve a representar una oportunidad de extracción de rentas.

El turismo, convertido en motor económico de la ciudad, es el principal vector que justifica una política de renovación urbana que de nuevo usa el espacio para su cesión a los intereses económicos[41]. Más de ocho millones de turistas en 2014 y un incremento anual del 10 %[42], sitúan a Madrid como el municipio más exitoso en la materia, por encima incluso de Barcelona. Basta un pequeño ejercicio de búsqueda virtual de alojamiento de fin de semana en Madrid para demostrar cómo el parque inmobiliario del centro vive ahora volcado en esta nueva mina de oro. Bajo el paraguas del turismo colaborativo se esconden más de mil alojamientos disponibles, casi en su totalidad concentrados en el distrito Centro y en los barrios en proceso de gentrificación, puestos a producir rentas por encima del precio de mercado de alquiler[43]. Algunas ciudades como Berlín[44] y Barcelona[45] ya han tomado las medidas jurídicas y sancionadoras oportunas para controlar este lucro, sin embargo en Madrid[46] el Tribunal Superior de Justicia (TSJM) considera que limitar estos alquileres supone una restricción a la competencia.

La consecuencia de la revalorización inmediata de ciertas áreas urbanas es la inminente sustitución de usos de locales, viviendas y población por otros más beneficiosos. La misma maquinaria urbana está también produciendo de la mano del turismo y la franquización de ciertos ejes de la ciudad la transformación de viejos espacios culturales (los cines y teatros) en espacios comerciales o gastronómicos a lo largo del eje Gran Vía / Alcalá. Los Cines Madrid,

41 Así quedaba reflejado en los criterios y objetivos del Preavance de la Revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOUM97) que finalmente no sería tramitado esa legislatura. Bruno García Gallo, «Botella renuncia al plan urbanístico», *El País*, 2 de diciembre de 2014; disponible en Internet.

42 «Madrid bate el récord histórico de turistas en 2014», *Abc*, 23 de enero de 2015; disponible en Internet.

43 Se puede ver el efecto *airbnb* en las principales ciudades europeas en la base de datos insideairbnb.com.

44 Luis Doncel, «En Berlín, el vecino puede chivarse de tu Airbnb», *El País*, 16 de junio de 2016; disponible en Internet.

45 «Barcelona multa a Airbnb por anunciar pisos turísticos ilegales», *El País*, 21 de diciembre de 2015; disponible en Internet.

46 «Anulado el decreto que impedía a los turistas alquilar viviendas menos de cinco días», *El País*, 8 de junio de 2016; disponible en Internet.

Bogart, Luna o Florida, y el propio Palacio de la Música, pronto serán reconvertidos en multinacionales de ropa o espacios de consumo en una clara sustitución de usos dotacionales por lucrativos. Los Cines Madrid, en la Plaza del Carmen, cerrados desde 2005, tienen aprobado un Plan Parcial que ha despatrimonializado la estructura de un antiguo frontón. El cine Bogart, cerrado desde 2001, se ha transformado en un cabaret de lujo[47], así como el Florida Park de El Retiro, de titularidad pública, está en proceso de finalización de sus obras de rehabilitación. También se han concedido ya las licencias para el cambio de actividad cultural a otros antiguos cines como los Cristal o los Luna, hoy un gimnasio a las puertas de Malasaña.

Junto con la desaparición de los tradicionales contenedores culturales que habían dado seña de identidad al centro de la ciudad, también lo hace el pequeño comercio. La transformación del centro urbano no es inocua. Al tiempo que cambia la población lo hace la escena urbana, que refleja un mayor peso de la hostelería y de las actividades recreativas, así como una especialización comercial basada en la moda, restando riqueza al conjunto de las actividades y ocasionando la pérdida del comercio tradicional y de proximidad.

Tras una moratoria de veinte años fijada en la Ley de Arrendamientos Urbanos de 1984 (Ley Boyer) la expiración de los contratos de renta antigua que actualizaban su renta según el IPC implica que muchos locales comerciales, en algunos casos centenarios, se vean forzados a echar el cierre[48]. Al entrar en el mercado liberalizado del alquiler, los incrementos de renta son tan grandes que se hacen inviables para negocios familiares que no pueden competir con las grandes franquicias o los negocios de hostelería. Con ellos se pierden gran parte de la riqueza y patrimonio social que alberga la ciudad y los usos del comercio de proximidad en favor de una homogeneidad comercial creciente. El efecto de la reforma sobre los precios es brutal, por ejemplo, el precio de un local en la Gran Vía pasa de 10.000€/mes a 50.000€/mes; dos locales cercanos a la Plaza de San Ildefonso en Malasaña, un bar de toda la vida y una papelería, pasarían a tener incrementos seis y siete veces superiores (de 400 a 3.000 €/mes y de 800 a 5.000 €/mes). Es fácilmente imaginable que los nuevos negocios que allí se instalen no van a ser semejantes a los anteriores y que el nuevo beneficio económico no se derramará en el propio barrio a pesar de que la renta de posición generada en esos locales comerciales no es exclusiva de los propietarios de los mismos sino que, bien al contrario, es resultado del trabajo

47 Feliciano Tisera, «El edificio del cine Bogart: de símbolo okupa a cabaret de lujo», *20 minutos*, 29 de marzo de 2015 ; disponible en Internet.

48 María Lillo *et al.*, «Forzados a echar el cierre», *El País*, 11 de enero de 2015; disponible en Internet.

conjunto de toda la ciudad, de la trama urbana y de la construcción colectiva a través del tiempo. Es la demostración de que en lo urbano, la acumulación de capital fijo colectivo en forma de infraestructuras, población y actividad, es en realidad el resultado de una economía común[49].

La captación de esta riqueza en forma de renta es el mecanismo clásico que opera en la gentrificación (*rent gap*) y que redefine la evolución espacial de la frontera de la renta urbana[50]. Prueba de ello es cómo ha aumentado la distancia social entre los distritos y barrios de Madrid[51] en los últimos quince años. En la geografía de precios de la ciudad, la distancia entre el distrito más rico y el más pobre de la ciudad (entre Salamanca y Villaverde) se ha escalado de dos a tres veces. En el caso del centro urbano, este resultó aventajado durante todo el ciclo inmobiliario, escalando cuatro puestos en la posición relativa de la ciudad hasta situarse por debajo de los distritos tradicionalmente más caros de la capital. A día de hoy, vivir de alquiler en el centro de Madrid es hacerlo en el segundo espacio más caro de la ciudad y no en vano representa la mayor proporción de este régimen frente a la propiedad. Con la crisis, y a pesar del ajuste de precios, el alquiler se ha convertido en un nuevo nicho de rentabilidad para los capitales frente a otras opciones tradicionales para los activos financieros, como los bonos públicos o los depósitos bancarios[52]. De nuevo el centro de la ciudad se convierte en un caramelo para la inversión. Mientras, los desahucios por alquiler en el centro constituyen una sangría de residentes[53] a menudo invisible.

Con todo lo explicado hasta aquí se evidencia cómo el efecto de la ciudad-empresa no es otro que la acentuación de los procesos de estratificación del espacio social de la metrópolis, cada vez más acordes con las reglas de exclusión. La diferencia histórica entre el noroeste y el sureste de Madrid, entre lo central y lo periférico, se enfatiza progresivamente en un proyecto urbano que remarca las distancias sociales de clase. Los espacios se convierten así en

49 Francisco López Groh, «La eficacia de la ciudad compleja y los viejos comercios tradicionales», *El País*, 12 de enero de 2015; disponible en Internet.

50 Neil Smith, *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación,* Madrid, Traficantes de Sueños, 2012.

51 Cristina Fernández y Fernando Roch, «La quiebra de la ciudad global y sus efectos en la morfología urbana. Madrid, bajo la lógica inmobiliaria de la acumulación-desposesión», *Urban,* núm. NS03, 2012, pp. 45-63.

52 Esta rentabilidad se cifra en el 5 % para Madrid. Piedad Oregui, «El alquiler gana terreno a la propiedad», *El País*, 31 de enero de 2015; disponible en Internet.

53 La Asamblea de Vivienda Centro (Madrid) ha recuperado al menos tres edificios para la Obra Social en los barrios de La Latina y Malasaña en lugares estratégicos para la gentrificación.

ganadores o perdedores en función de la rentabilidad obtenida tanto en el ciclo inmobiliario como en la crisis social subyacente. Veamos ahora qué pasa en el otro lado de la ciudad.

Crisis y re-periferización

La crisis económica que comenzó en 2008 ha actuado como disolvente de la chapucera argamasa que mantuvo aparentemente cohesionada la ciudad. La precarización del empleo —reformas laborales—, el encarecimiento de la vivienda —el ladrillo como modelo económico— y el deterioro de los servicios públicos —recortes y externalizaciones— se derivan de la apuesta definitiva por políticas neoliberales ya sin atisbo redistributivo alguno. Sin embargo, los efectos de desigualdad de estas tendencias fueron amortiguados entre las clases medias, por la revalorización de los bienes inmuebles familiares al calor de la burbuja y por la definitiva incorporación de la mujer al mercado de trabajo, que supuso la entrada de dos salarios en muchas casas; e invisibilizados en el caso de los grupos peor situados en la estructura social, al afectar a barrios y colectivos tradicionalmente relegados y a nuevas poblaciones migradas sin derechos de ciudadanía. Al mismo tiempo, esa desigualdad quedaba disimulada por el lavado de cara de los viejos barrios obreros a partir de operaciones de asfalto, fuentes ornamentales, ejércitos de barrenderos, centros de servicios sociales modernos y presencia policial.

Es con la crisis que buena parte de las clases medias vio devaluarse su patrimonio familiar y crecer el desempleo entre sus jóvenes, al tiempo que entre los habitantes con menos recursos de los barrios creció el desempleo, el exilio a otros países (el segundo o el tercero en el caso de algunos migrantes), la precariedad residencial en forma de reagrupación familiar y la economía informal como modo de supervivencia. Simultáneamente, los presupuestos municipales dejaron de invertirse en esos espacios y el estético lavado de cara de los años de la burbuja comenzó a mostrar síntomas de deterioro en forma de baches, averías, suciedad en las calles y edificios públicos oxidados tanto en su chapa como en su funcionamiento. Solo la presencia policial mantuvo músculo al sufrir menos recortes y resultar más «necesaria» en un contexto de crecientes riesgos para el orden debido a la fractura social. Los siguientes síntomas son los más evidentes de la brecha social madrileña[54].

54 A la espera de poder apreciar los efectos reales de la política de reequilibrio territorial de la llegada de Ahora Madrid al gobierno de la ciudad en 2015, gracias precisamente al voto de las periferias. Véase Marta Belver, «Manuela Carmena arrasa en el Madrid humilde», *El Mundo*, 25 de mayo de 2015; disponible en Internet.

Desigualdad

El resurgimiento de la ciudad dual se dibuja en el caso de Madrid en forma de un noroeste rico —que incluye en su interior el centro de la ciudad— y de un sureste pobre periférico. La diagonal de la desigualdad es trazada en la Comunidad Autónoma por las carreteras radiales de Barcelona y de Extremadura, y dentro de la ciudad por la autovía de circunvalación M-30. Los contrastes no dejan de ser llamativos, por mucho que las cocinas estadísticas y los discursos de la administración se empeñen desde hace años en negarlos. Si comparamos los datos en forma de renta familiar bruta disponible de 2011, nos percataremos rápidamente de cómo un distrito del sur como Usera presenta una cifra un 37 % inferior al distrito de Retiro (16.691 euros del primero frente a los 26.409 euros del segundo)[55].

La brecha de renta procede de un factor fundamental: el desempleo. Dado que el modelo de crecimiento de la población activa se basó en el ladrillo y en los servicios durante la burbuja, el retraimiento del empleo ha afectado sobre todo a los trabajos menos cualificados y más precarios. Así es como las tasas de desempleo de los cinco distritos más ricos de Madrid se mantuvieron durante la crisis en niveles parecidos a los de los países del centro de Europa (8,61 % en el caso de Chamartín), mientras que en dos de los distritos más pobres, Villaverde y Puente de Vallecas, tenemos que hablar de tasas superiores al doble de desempleados (21,76 % en el caso del segundo)[56]. A nivel de la Comunidad de Madrid, el radio de afectación de la desigualdad se amplía en la misma medida que nos alejamos del centro de la capital en dirección sur: así es como Parla presentaba cifras de desempleo tres veces superiores a las de Pozuelo de Alarcón (13,33 % de paro registrado frente al 4,41 %)[57].

Estas desigualdades económicas tienen su reflejo en otros indicadores, como los de salud. Los vecinos de Usera tienen 83,46 años de esperanza de vida, casi dos años menos que los de Retiro, con 85,16[58]. No obstante, los datos sobre mortalidad y salud suelen recoger una onda histórica más amplia, acumulándose sobre los cuerpos décadas de desigualdades sociales. Un dato

55 Pablo Rivas, «El mapa de la desigualdad en Madrid», *Diagonal*, edición de 24 de octubre de 2014; disponible en Internet. Los datos que se presentan son de 2011, ya que a partir de ese año el Instituto de Estadística de la Comunidad dejó de publicarlos.

56 *Idem*.

57 Base estadística de la Comunidad de Madrid; disponible en Internet.

58 Pablo Rivas, «El mapa de la desigualdad en Madrid», cit.

llamativo a este respecto y anterior a la crisis (2007) ya revelaba que si reducíamos la escala, comprobábamos cómo en barrios guetificados como Orcasur, la esperanza de vida para los hombres era hasta siete años inferior a la de los hombres del barrio de Salamanca. Estamos hablando, en términos de índices de Desarrollo Humano, de la diferencia entre japoneses o suizos frente a mexicanos o salvadoreños[59]. Es esperable que la crisis, acompañada de los decretos de exclusión sanitaria y de los recortes, haya aumentado la brecha en forma de profundas y dolorosas heridas, y no solo en sentido metafórico.

En cuanto a educación, las políticas neoliberales diferenciales están arrasando cualquier atisbo de igualación por la vía escolar. La tendencia general del sistema educativo madrileño hace que se deriven recursos públicos hacia la enseñanza concertada y privada, y quienes pueden ingresar con más éxito en ese circuito escolar son los habitantes de los barrios más acomodados. Por contraste, las plazas públicas, cada vez peor dotadas, se concentran en los distritos periféricos del sur y el sureste, dando como resultado amplias desigualdades en el uso de la educación pública entre Villaverde (62,34 % de alumnos de enseñanzas del régimen general en centros públicos) y Salamanca (tan solo el 17,72 % del alumnado acude a centros públicos). Pero además, no está igual de dotado un centro público en un barrio pobre que en uno privilegiado. La propia dinámica de preferencias del profesorado hace que, salvo en el caso de equipos docentes comprometidos, en los centros periféricos trabaje personal interino inestable o que recientemente ha accedido a la plaza de funcionario, provocando una continua rotación de personal y el consiguiente deterioro de la calidad. Además, la guetificación de ciertos barrios tiene su doble en sus centros escolares. Según el perverso ránking que realiza la Comunidad de Madrid para poner a competir a los colegios, en 2010 los últimos dos colegios se encontraban en Carabanchel concretamente en —o muy cerca de— sus zonas más marginadas.

En materia de servicios sociales, los datos de atención y cobertura en las prestaciones a personas mayores y dependientes nos hablan de una proporción parecida de personas que disfrutan de, por ejemplo, plazas de centro de día, si bien no se nos debe escapar que en los distritos «ricos», buena parte de las familias dispone de mayores recursos para costearse centros privados sin depender de largas listas de espera públicas. Es en lo que concierne a la población más empobrecida, como en las cifras de solicitantes de la Renta Mínima de Inserción en 2014, en lo que se pueden apreciar las más espectaculares diferencias en la desigualdad entre unos distritos y otros: mientras que

[59] Oriol Güell, «Los hombres de Orcasur viven siete años menos que los de Salamanca», *El País*, 5 de diciembre de 2007; disponible en Internet.

en Puente de Vallecas el número de perceptores[60] era de 2.273 (301 por cada diez mil habitantes) y el número de solicitudes ascendió a 780, en el barrio de Salamanca los perceptores eran 71 (7 por cada diez mil habitantes) y 109 los solicitantes[61]. Esto supone una diferencia en cuanto a la presencia de familias pobres 18 veces superior en Puente de Vallecas respecto de Salamanca, y todo ello sin contar la cantidad de personas que ni siquiera tienen derecho a la RMI (meses de espera y continuas denegaciones mediante) pero que se van sedimentando en los barrios más empobrecidos según avanza el proceso de exclusión. La sobrerrepresentación en los distritos empobrecidos de individuos y familias designadas «en riesgo de exclusión», sobre las que se acumulan todos los síntomas de la desposesión, no se ve respaldada sin embargo con una proporcional dotación de recursos profesionales y materiales. Otro aspecto en el que podemos apreciar bien las diferencias en la prestación de servicios sociales entre unos distritos y otros es en la ratio de atención por cada profesional (mientras que en los distritos periféricos cada trabajador social de zona tiene adscritos alrededor de 600 expedientes, en los distritos centrales la cifra desciende hasta los 300 aproximadamente[62]) y, sobre todo, en la diferencial e incuantificable complejidad y dificultad contenida en cada expediente en unos sitios y en otros (mientras que las demandas de atención social en los distritos «ricos» suelen basarse en cuestiones puntuales instrumentales, entre los usuarios de los barrios más castigados de los distritos pobres suelen convivir tensas y diversas problemáticas que desbordan por completo la capacidad de actuación de un/a simple trabajador/a social sin apenas recursos). Por otro lado, la política de intervención, así como los perfiles profesionales, varían entre los distritos más céntricos y ricos, más innovadores, y los más empobrecidos, destinados a la atención y contención sistemática de las situaciones más graves sin tiempo ni permiso para efectuar otro tipo de intervenciones más reflexivas y cercanas a lo comunitario o a la innovación social.

Como último indicador de las desigualdades madrileñas, queremos destacar que en otros servicios públicos, como la recogida de residuos urbanos, las diferencias se han agrandado de manera especial entre un centro mimado y unos barrios alejados de los circuitos turísticos y de negocios. La recogida de basuras, externalizada desde hace décadas, experimentó un deterioro en

60 Dentro de la cobertura de un perceptor, se benefician todos los familiares con los que resida, en total 6.873 para Puente de Vallecas y 96 para Salamanca.

61 Estadísticas del Ayuntamiento de Madrid, 2014; disponible en Internet.

62 Estos datos no son publicados por el Ayuntamiento de Madrid, sino que proceden de la información proporcionada por trabajadoras sociales de los distritos de Latina, Carabanchel, Usera, Centro y Moncloa.

la periferia con el cambio de contrata producido en otoño de 2014: la empresa Cespa-Urbaser, perteneciente al grupo empresarial presidido por el magnate de la ciudad, Florentino Pérez, consiguió posicionarse con fuerza y desplazar a otras grandes empresas, prestando un servicio *low cost* que ahorra incluso en el uso de combustible (usando diésel prohibido para los vehículos municipales) y disminuyendo la frecuencia de recogidas hasta niveles impensables en la época de la embellecedora e higienista burbuja urbana[63]. Como conclusión de los contratos por lotes Madrid invierte en limpiar los distritos ricos 74 € por habitante, el doble que en la periferia sur de la ciudad —Carabanchel, Usera y Villaverde— con 36 € por habitante[64].

El tratamiento diferencial de las políticas públicas en el área metropolitana madrileña hace que la experiencia de vivir en unos barrios o en otros sea completamente distinta. En ese sentido, las políticas de vivienda y sus efectos sobre la periferia merecen un apartado propio por constituir el factor más determinante de la segregación urbana madrileña.

Desahucios, ocupaciones y el vuelo del buitre

Un recorrido por los barrios de la periferia sur madrileña nos enseña un paisaje de descampados eternamente provisionales, derribos de casas antiguas, casas con puertas y ventanas tapiadas, locales comerciales cerrados, solares vacíos y, sobre todo, muchas viviendas donde ya no se sabe si vive gente, si fue expulsada o si, de nuevo, volvió a entrar en ellas.

Señales de la crisis en las periferias que se corroboran con las estratosféricas cifras de desahucios[65] y las miles de historias de gente entrampada que, entre subidas y bajadas de precios, no puede afrontar los pagos hipotecarios y del alquiler. En el ránking de barrios con gentes expulsadas de sus casas ganan por goleada Vallecas, Carabanchel y Villaverde. Un poco más allá, en el segundo anillo periférico, Parla. Y si buena parte de la vivienda pública se ha concentrado en los barrios y espacios relegados de la periferia, ahí precisamente es donde, en el contexto de la crisis, habitan las gentes con mayores

63 Carmen M. Gutiérrez, «La oferta más barata se hace con el contrato de recogida de basura en la periferia», *madridiario.es*, 15 de octubre de 2014; disponible en Internet.

64 Bruno García Gallo, «Madrid gasta en limpiar los distritos ricos casi el doble que en los pobres» *El País*, 14 de enero de 2016; disponible en Internet.

65 «El número de desahucios se mantiene pese a la supuesta recuperación: 37.608 hasta junio de 2015», *Público*, 13 de octubre de 2015; disponible en Internet.

dificultades para afrontar las crecientes mensualidades. Impagos, ejecuciones hipotecarias y una política estricta de sanciones por parte de organismos como la Empresa Municipal de la Vivienda (EMV), se suman a las viviendas que la clase media-baja deja desocupadas antes de entrar a vivir[66] y a las viviendas que se quedan vacías por procesos de rehabilitación[67]. Todo ello perfila un espacio fantasmal.

El vaciamiento residencial hace que sea precisamente en estos barrios donde se concentren la mayor parte de las ocupaciones de viviendas. Aunque se trate de una práctica corriente en Madrid desde hace décadas, las ocupaciones «de patada» llevadas a cabo por familias desahuciadas o desalojadas de sus infraviviendas han aumentado exponencialmente en el periodo de crisis. El significado y los efectos de estas ocupaciones son muy variados. En un extremo, de forma minoritaria pero muy visibilizada por la prensa y delegación de Gobierno, se encuentran las ocupaciones gestionadas como negocio, para «revender» o «alquilar» las casas a familias en situación de extrema necesidad o para actividades delincuenciales como la venta de droga; estos casos generan un potente impacto sobre la convivencia local (quejas, amenazas, denuncias y hasta patrullas vecinales que vigilan y previenen nuevas ocupaciones sellando puertas y ventanas en casas vacías). En el otro extremo, ocupaciones resistentes y reivindicativas, como las de la Obra Social de la Plataforma de Afectados por la Hipoteca, ponen la vivienda en el centro de la batalla por la ciudad, recuperando edificios vacíos de los bancos rescatados con dinero público, ejerciendo un derecho que la administración pública renuncia a cumplir e inventando nuevos modos de apoyo mutuo y comunidad. En el medio y de forma mayoritaria, multitud de microrresistencias de familias que se apañan por su cuenta y como pueden, al no tener recursos para acceder a una vivienda y verse rodeados de viviendas vacías.

En frente, las artimañas de los grandes propietarios de vivienda son también múltiples e imaginativas, aunque en ocasiones rozan lo esperpéntico si de lo que se trata es de hacer creer que todo un bloque vacío está habitado: un temporizador que cada noche enciende la luz y pone la radio en la garita de seguridad de un edificio vacío, carteles de «se alquila» que se ponen y se quitan, terrazas con escobas bien visibles desde el exterior.

66 Se trata de casas baratas en relación con los precios de mercado en el momento de su adjudicación, pero cuyos precios se elevaron al tiempo que sus moradores quedaban en paro. El resultado fue el rechazo de muchas adjudicaciones y numerosos abandonos.

67 Ejemplo paradigmático es el proceso de rehabilitación llevado a cabo en el barrio de San Cristóbal de los Ángeles, en el que viviendas con graves defectos estructurales se reformaron haciendo recaer un alto porcentaje del coste sobre sus habitantes. El resultado fue la expulsión de multitud de vecinos que no pudieron pagar.

El papel de las administraciones públicas del PP respecto a su obligación de velar por el derecho a la vivienda y en particular por el desarrollo de la vivienda pública es de sobra conocido. El gobierno de la Comunidad de Madrid intentó deshacerse del Instituto de Vivienda pública —antes IVIMA y hoy reconvertido en la Agencia de Vivienda Social de la Comunidad de Madrid— por medio de dos estrategias clásicas en la biblia neoliberal, por un lado, mediante los procesos de externalización de servicios[68] y, por otro, con la venta directa de sus propiedades[69]. El Ayuntamiento del PP no se quedó atrás y vendió 1.860 viviendas a Blackstone, el mayor fondo de capital riesgo del mundo, en asociación con Magic Real Estate, por 125,5 millones. La EMV insistía en que no podía ofrecer las viviendas en venta a los inquilinos por «imposibilidad legal» y en que estos seguirían teniendo garantizados «todos los derechos y deberes», si bien reconoció que una vez que se cumpliera el plazo de alquiler firmado, la empresa podría optar por poner los pisos en venta o renovar a los inquilinos. Además, incluyó en sus estatutos que no construiría más viviendas y desahució a decenas de inquilinos mientras dejaba sus propias casas vacías (una de cada cuatro)[70], todo mientras otros miles de ciudadanos eran desahuciados del mercado privado por no poder pagar sus hipotecas.

El aterrizaje de los fondos buitre en la vivienda pública ha confirmado los temores de sus inquilinos de perder las condiciones con las que entraron a vivir en sus casas. Con la no renovación de las ayudas al alquiler y la estricta obligatoriedad de pagar los gastos de comunidad y el IBI (bajo amenaza de pérdida de los derechos sobre su vivienda), la amenaza de desahucio se cierne sobre ellos. La estrategia del buitre, buscando el provecho en las desgracias ajenas, es la de hacer un vuelo más intenso y rasante precisamente sobre los más vulnerables, ubicados en esos barrios de mayor concentración de iniciativa pública de vivienda. Entre los bloques hay quienes aún recuerdan cómo la EMV tenía mucha prisa en que los adjudicatarios ocuparan sus casas ante el riesgo de ocupaciones ilegales. Dado el abandono por parte de la empresa pública, algunos vecinos vieron incluso con buenos ojos el cambio

68 Así, las funciones de gestión pasaron a manos de la empresa Hermanos Alonso Garrán (HAG); la recaudación, con un contrato de 7,3 millones de euros, a la unión temporal de empresas formada por Iconsa y Conurma (nombrada en el sumario de la trama Gürtel); y en junio de 2012, la gestión de su patrimonio, fue entregada por más de un millón de euros a Diagonalgest. Véase Observatorio Metropolitano, «Auge y crisis del modelo Madrid», *La apuesta municipalista*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2014.

69«La Comunidad de Madrid vende 3.000 pisos del Plan Joven del Ivima a Goldman Sachs por 201 millones», *Público*, 9 de agosto de 2013.

70 Véase Observatorio Metropolitano, «Auge y crisis del modelo Madrid», cit.

de responsabilidad sobre sus edificios; la venta a la empresa privada supuso al inicio algunos arreglos funcionales, estéticos y de seguridad (como la instalación de cámaras). Pero la subida del precio de los suministros y el final del régimen público de alquiler en poco tiempo y, por lo tanto, la subida del coste mensual a precios de mercado, no son sino la antesala del vaciado y renovación de inquilinos para hacer provechosa la inversión y producir la gentrificación a escala de manzana.

En 2016, el acceso a una vivienda digna sigue resultando imposible para una parte importante de la población madrileña, desempleada, precaria o trabajadora pobre. Esta destina la mayor parte de sus ingresos a un alquiler, muchas veces renunciando a gastos necesarios en calefacción, ropa o comida; opta a veces por reducir el alquiler compartiendo habitación / casa, rozando o en condiciones de hacinamiento, o por habitar viviendas degradadas, donde las condiciones de salubridad son más que dudosas; aquellos que residen en viviendas recuperadas sobreviven con la permanente amenaza de desalojo o desahucio. La crisis de la vivienda en Madrid sigue siendo masiva, no solo por las miles de personas todavía implicadas en procesos de ejecución hipotecaria o desalojo por impago de alquiler sino por todas aquellas ya expulsadas en la fase anterior que han encontrado apaños en precario. En su primer año de gobierno, el actual consistorio no ha puesto en marcha medidas que se acerquen siquiera a la gravedad y masividad de esta crisis.

Las «tres periferias» y su composición social

Los desahucios, las ocupaciones y las prácticas carroñeras de los fondos buitre han venido a sobrecargar de incertidumbre y deterioro convivencial los barrios de la periferia. Sin embargo, la periferia no presenta ya un paisaje uniforme. La compleja espacialización social de la ciudad de Madrid no se puede reducir, en todo caso, a una dualidad urbana que opone centro *versus* periferia (o sección noroeste *versus* sureste). La composición de las periferias remite más bien a un espacio fractal con una estructura segregada que se repite a diferentes escalas y que genera nuevas diferenciaciones en su interior.

En Madrid podemos distinguir entre tres modos de hacer periferia[71] correspondientes a tres periodos históricos: la periferia obrera, la periferia gueto y la periferia neoliberal. Lejos de ser espacios aislados y claramente

71 Puede consultarse una versión extendida de las modalidades de periferia en Observatorio Metropolitano, «Viejas y nuevas periferias en la ciudad neoliberal: seguridad y desigualdad social», *Enclaves de riesgo. Gobierno neoliberal, desigualdad y control social,* Madrid, Traficantes de Sueños,

diferenciados, los territorios de la periferia madrileña se imbrican y relacionan, bien afirmando su comunicación —mediante espacios de transición difuminados—, o bien negándola —mediante auténticos muros-frontera las más de las veces invisibles a los profanos—.

La primera de ellas, la *periferia obrera*, surgió en los años cincuenta ante las necesidades de absorción y disciplinamiento de la inmigración rural (en 1955 el Plan Nacional de la Vivienda determinó la construcción de poblados de absorción para atajar el problema chabolista de la inmigración rural). Hoy en día, los viejos cascos históricos obreros se ven transformados por la presencia de nuevos habitantes pobres (migrantes con sus nuevas prácticas y sus nuevas subjetividades), pero también modificados por cierto dinamismo y movilidad ascendente de una parte de su población durante la etapa de crecimiento. Esto hace de ellas unas periferias muy heterogéneas; algunas, las más cercanas al centro, se quedaron incluso antes de la crisis a las puertas de un proceso de gentrificación. La diferenciación interna hace que en una misma calle, pared con pared, convivan una antigua casa de los años sesenta en estado de deterioro, habitada por personas mayores propietarias y migrantes alquilados, con el bloque moderno de tres *lofts* que se construyó hace apenas cinco años donde habitan profesionales y jóvenes.

La segunda de las periferias, la *periferia gueto*, es aquella marcada por la exclusión espacial a través de una intervención institucional en los procesos de construcción, asignación y seguimiento de la vivienda pública, así como en la intervención social desde los servicios sociales. Algunas proceden de la época fordista, pero, a diferencia de otros barrios obreros, siguieron siendo núcleo de construcción de periferia a finales de los años ochenta y noventa del siglo pasado al designarse como lugar en el que ubicar nuevos realojos (como por ejemplo Caño Roto). Otras se yerguen en la década de los ochenta al calor de la Operación de Remodelación y Realojamiento de Barrios (Pan Bendito, El Pozo), bajo la misma lógica de concentración de la pobreza. Esta continua producción de periferia en estos barrios podría explicar su situación actual de gueto frente a otros barrios del antiguo cinturón rojo que presentan algo más de dinamismo. Así, tendríamos una periferia/pobreza que sería circular donde no impactan tanto los cambios socioeconómicos que se producen fuera y escasea la esperanza de cambio. Las instituciones públicas parecen haber renunciado hace tiempo a proyectos de transformación social de estos espacios, dedicando todos sus esfuerzos a las acciones de contención.

2015. Estos modos no aspiran a ser una tipología rígida ni mucho menos, sino que constituyen una propuesta de análisis a partir de una investigación cualitativa realizada en los últimos años junto a habitantes de estas zonas.

Por último, la *periferia neoliberal*, caracterizada por la sucesión de enclaves segregados a escala de manzana con sus propias normas y códigos, lo que dificulta la posibilidad de construir barrio. Es el modelo de los ensanches contemporáneos (llamados PAU en Madrid: Programa de Actuación Urbanística), periferia paradigmática del periodo neoliberal, en el que el gobierno de la diferencia compone un complejo mapa social marcado por la competencia y la inclusión diferencial. Los PAU de las periferias del arco sureste se vivieron como nuevas ampliaciones de los barrios obreros que ofrecían una marca clara y concreta de movilidad social ascendente. Son enclaves privilegiados en relación con su contexto (los barrios obreros o guetificados de Vallecas, Carabanchel o Parla) que, no obstante plantean nuevos escenarios de diferenciación, competencia y conflicto. Se trata de nuevos desarrollos urbanos, levantados de la nada, donde coinciden y se concentran espacios habitacionales de los nuevos vecinos deseosos de ser «algo más» en sus comunidades cerradas con piscina, aparcamiento y vídeo-vigilancia, con promociones de vivienda pública, casi siempre en llamativos bloques. El sueño de la vida en el PAU se cruza con los realojos, bloques ocupados, hileras de adosados vacíos y, siempre, algún que otro edificio sin terminar[72].

Los espacios privados, públicos y comunes de la periferia

Las calles en la actualidad adquieren diversos significados ambivalentes: lugar de paso, espacio mercantilizado, enclave de riesgo y de demandas securitarias[73], pero también foro de posibilidades, de encuentro, de recontextualización de los miedos y de reivindicación/reinvención de lo público-común. Las distintas periferias y sus diversos modos de vida configuran también una amplia variedad de calles y espacios, si bien suman una modalidad espacial a la pública y la privada cada vez menos corriente en los centros urbanos actuales: el espacio

72 Por tratarse de un espacio demográficamente minoritario, no hemos querido incluir al mismo nivel que las anteriores una cuarta periferia, la de los persistentes poblados de infravivienda (como el Gallinero o la Cañada Real Galiana). No obstante, su presencia como espacios extremadamente relegados y ocultos, y el acoso institucional y mediático que sufren, retrata la evidente brecha de desigualdad existente en la ciudad. Estos espacios autoconstruidos, concentradores de extrema exclusión, luego desmantelados y de nuevo levantados en otros territorios aún más lejos de la ciudad, representan el carácter indefinido y dinámico de su existencia. Su papel de *último sitio*, los conforma como el espacio social sobre el que ensayar los discursos de deshumanización de los pobres —«barro», «ratas», «ladrones de cable»— y el lugar idóneo para las políticas represivas más explícitas.

73 Una ampliación sobre la relación entre ciudad, periferia y seguridad puede encontrarse en García, Sergio y Ávila, Débora (eds.) (2015), *Enclaves de riesgo. Gobierno neoliberal, desigualdad y control social*», Madrid, Traficantes de Sueños.

comunitario. Delimitaciones, fronteras y marcas nos indicarán en qué tipo de territorio estamos y si podemos adentrarnos en el contiguo. Vamos a intentar caracterizar con brocha gorda esas distintas modalidades espaciales.

Ya hace tiempo que las calles de los viejos barrios obreros de Madrid se definieron como escenario de riesgos y peligros. Las leyendas del miedo, que se transforman cada década (la «droga» hace años, las «bandas» después), son la expresión fantasiosa de la competición entre clases populares y del juego de distinciones. Por otro lado, la mercantilización de los espacios públicos encuentra traducciones propias en las periferias. En efecto, algunas de sus calles más exitosas han sido tomadas por terrazas estacionales al tiempo que se impide o dificulta cualquier sociabilidad gratuita o barata. Por eso, la persecución de ilegalismos (desde el pequeño trapicheo a la venta ambulante, pasando por el botellón) y el control preventivo de sus actividades (a través del direccionamiento que se hace mediante los diseños arquitectónicos y de la hiperpresencia policial) vienen a rellenar el vaciamiento de sentido acaecido en la calle con el señuelo de la «seguridad ciudadana». A su vez, el mismo espacio público «del barrio» continúa teniendo un significado diferente al del simple transeúnte para algunos de sus habitantes: el parque, la placita, los bancos de la calle, la salida del colegio, la asociación, algunos pequeños comercios y algunos bares, son espacios de encuentro comunitario a los que a muchos vecinos periféricos les cuesta renunciar.

Otras calles, las de los barrios guetificados, serán aquellas abandonadas a la suciedad por las instituciones, por la pobreza de sus habitantes y por los conflictos de escasez. Vaciadas de sentidos positivos, estas calles también parecen ser uno de los elementos definitorios del barrio, donde transcurren buena parte de las complejidades de la vida cotidiana, con sus encuentros, sus furgonetas, su gente en el banco, sus miradas vigilantes a los extraños, sus hogueras y sus partidillos de fútbol. La vida en esa calle, la que se ve, pero también la imaginada por prejuicios, sirve además como demarcación territorial. Los barrios guetificados son los de las prácticas de autoexclusión identitaria que complementa la relegación institucional y social: en ocasiones los rasgos de *mala fama* serán los que, a falta de otros elementos, definan con orgullo un territorio. Aquí lo que hay de comunidad está fragmentado, pero altamente cohesionado, enrollado en su carácter defensivo ante los ataques estructurales que el resto de la ciudad profiere contra su dignidad.

Por último, las calles de los barrios neoliberales de los PAU se expanden en inmensas avenidas prácticamente deshabitadas que conducen a autopistas y a la tentativa de reconfiguración neoliberal de lo público: los centros

comerciales, nuevos espacios de encuentro seguros alrededor del consumo[74]. Al mismo tiempo, el espacio de la periferia neoliberal repliega las prácticas cotidianas hacia los territorios interiores de los bloques de manzana cerrada, donde los lugares de encuentro, esparcimiento y distensión se organizan protegidos, aislados de la vista de extraños[75]. En estos espacios híbridos entre lo privado y lo público se configura una noción excluyente y homogénea de comunidad, simétrica a la renuncia a construir fuera el común.

Todos estos espacios tienen demarcados sus límites. Las fronteras urbanas ofrecen contigüidad sin continuidad, paradójicamente lo opuesto a la continuidad sin contigüidad que se le supone a la sociedad de la información. Los grandes centros de consumo están próximos a los barrios guetificados, la seguridad que dan las nuevas versiones de *gated communitie*s se separan apenas por una calle de los bloques públicos del IVIMA. Los elementos que señalan la salida de una zona y la entrada en otra son de diversa índole. A veces solo flotan en el aire, en forma de historias, de narraciones entre los vecinos. En otras ocasiones, cualquier elemento puede servir de marca que señala un lugar deseable/indeseable para vivir, estar o simplemente pasar.

Las fronteras pueden levantarse de modo físico o simbólico, pero en cualquier caso siempre funcionan como contenedores de la desigualdad. Las fronteras físicas pueden definirse por los muros de los viejos cuarteles, por autopistas que bordean barrios, por descampados que dibujan un confín ignoto o, en las periferias más modernas, por bloques amurallados de viviendas con cámaras de seguridad. Además, fronteras hechas con cuerpos dotados de autoridad, como los de la policía o los vigilantes de seguridad, pueden demarcar un territorio o impedir la libre movilidad por la ciudad a extraños o sujetos no deseados. Las periferias contienen en su interior aduanas para una parte de su población, sobre todo en el transporte público; los controles policiales de identidad hacen que en Oporto o en el centro de Parla unos viajeros entren en el tranvía como ciudadanos que son y otros puedan acabar multados,

---

74 Las promesas de seguridad son uno de los elementos definitorios de estos espacios de ocio, consumo y nuevas tipologías de encuentro, pero esta presunción de seguridad se enfrenta periódicamente a la realidad del centro comercial como atractor de robos: Daniel Borasteros, «Tiroteo con dos heridos en un centro comercial de Madrid», *El País*, 25 de mayo de 2009 (disponible en Internet); o accidentes: F. Javier Barroso, «Leganés clausura el parque infantil en el que resultaron heridos cuatro niños», *El País*, 26 de mayo de 2014 (disponible en Internet).

75 La manzana cerrada es la modalidad más utilizada, junto con la de bloques abiertos con espacios privados —también con patios mancomunados—, en el diseño de estas nuevas periferias. Estas nuevas modalidades arquitectónicas forman parte importante de ese atractivo para las poblaciones que pretenden «mejorar» saliendo de la periferia obrera fordista.

en el CIE y deportados. Estas aduanas funcionan como la puerta de acceso/control a/de la periferia, de uno u otro tipo, pues se ubican justo en los nudos de comunicación que las conectan con el centro (del que se depende económicamente). Aduanas hay también, por ejemplo, en los parques, donde se concentra la población joven y sus vigilantes coches patrulla.

Por otro lado, las fronteras simbólicas son aquellas que nos transmiten un mensaje inhibidor sin violencia explícita. Son las fronteras que todas las personas que habitan la ciudad se autoimponen al evaluar cada espacio como propio (o no) de su presencia. Del mismo modo que hay espacios de prestigio que hacen que ciertos cuerpos se autoexcluyan al no considerarse legitimados en ese lugar (cuerpos negros en tiendas caras), también hay espacios desprestigiados que transmiten que el propio cuerpo corre el riesgo de encuentros indeseables. Las fronteras simbólicas se construyen con caras, vestimentas, grupos de gente en torno a un banco, lugares solitarios, niños que gritan, historias de mala fama, palabras, materiales de construcción, colores o señales en los edificios.

Las fronteras no solo tienen distintas texturas, sino que actúan y se significan de manera diferencial entre las poblaciones. Una salida de metro vigilada periódicamente por la policía será invisible para unos y una auténtica aduana para otros. Un parque público será el lugar de estar en la calle para unos y un espacio fugaz de paso para otros. Los niños gritando serán un signo de alegría o de molestia.

Las fronteras nos marcan el camino, delimitan lo posible. Palabras, historias de peligros, policía, muros, lugares aparentemente abandonados o enclaves privados, generan rutas vitales muy distintas, tanto en lo que se refiere a los itinerarios geográficos como a los itinerarios biográficos. Los movimientos cotidianos fuera de la privacidad de la vivienda serán tan dispares como los que van del hábito de estar siempre en la misma calle (el mismo parque, el mismo banco) a moverse en vehículo privado desde el garaje de casa al trabajo o al centro comercial en el noroeste de la ciudad. De este modo, las periferias y todos los lugares de exclusión que contienen, quedan hiperfragmentadas en su aspecto, pero también en lo que atañe a la vida en su interior. Sus poblaciones, lejos de coincidir en algún elemento común, adoptan múltiples trayectorias divergentes.

A partir de esta segregación, los habitantes de las periferias se inscriben en las dinámicas neoliberales de la competencia, bien en la lucha por ser otra cosa, bien por salir de allí, bien por los recursos escasos que ofrecen las políticas sociales de contención. Más que producir una abierta *guerra entre pobres*, esta continua competición condiciona y dificulta el encuentro, las autodefiniciones y las identificaciones comunes. De este modo, la competencia neoliberal

pone en marcha uno de sus más potentes motores: aquel que, lejos de ofrecer una imagen inmediata de destrucción, precariedad o acción negativa, ofrece más bien un escenario de posible mejora a través del esfuerzo individual, proponiendo nuevas formas de relación con los otros —promesas de ascenso social, de diferenciación— y nuevas dinámicas habitacionales —«disfrutar de mi urbanización», «sentirnos seguros»—.

Pero las fronteras en la periferia son también el espacio de posibilidad, el del encuentro inesperado entre diferencias que se recombinan y alumbran lo nuevo. Cuando las gentes recuperan los espacios fronterizos de nadie y los convierten en espacios habitados para la charla y el juego, juntando músicas y bancos desperdigados, bajando con el perro al encuentro de otros o plantando calabacines en el descampado, ponen en cuestión los límites y las limitaciones, tanto los materiales como los de las posibilidades. A la vez, en su uso más que en su definición, tanto espacios *a priori* públicos como privados y semiprivados, son capaces de *comunarse*, esto es, de pasar a tener un uso comunal.

Notas para una ciudad común

La crisis ha destruido muchas de las ilusiones sobre un futuro de empleo y consumo. Ha hecho que muchos se replanteen la justicia del sistema económico y político en el que vivimos. El 15M, como sabemos, generó un amplio consenso al denunciar la culpabilidad de las élites políticas y económicas del ciclo inmobiliario-financiero y la corrupción, en lo que se llamó «crisis-estafa». Estos procesos han abierto una onda de encuentro y debate colectivo que pretende democratizar nuestro país; también podemos democratizar nuestras ciudades, o quizá cabe decir que es imprescindible democratizar nuestras ciudades para democratizar nuestro país. Podemos revertir el proceso neoliberal de pérdida de derechos y fragmentación social e ir más allá, inventar formas nuevas de participación y convivencia. Sin duda aquí el desafío municipalista que llevó a candidaturas ciudadanas al gobierno de muchas ciudades del Estado en 2015 afronta un gran reto. No será fácil ni pueden tener éxito solo desde las instituciones. Treinta años de neoliberalismo marcan el espacio urbano y los cuerpos, las formas de pensar y los afectos[76]; la enorme desigualdad de renta, acceso a la información y tiempo libre dificulta la participación de más gente en la vida pública, sobre todo la de aquella en peores condiciones.

76 Véase Verónica Gago, *La razón neoliberal*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2015.

La competitividad interterritorial se ha mostrado como un juego de suma cero, en el que siempre pierde alguien, y en el que suele «ganar» el que más ha bajado salarios y derechos; es una competición por lo tanto suicida que solo nos lleva a degradar nuestras condiciones de vida para atraer una riqueza que nunca llegará a la mayoría más que en forma de adornos navideños. La competencia dentro de nuestra ciudad es semejante; todos perdemos cuando empeora la educación o la salud de nuestros vecinos, cuando la ciudad se especializa en hostelería y turismo, cuando se llega a los niveles de contaminación máximos. Somos un ente vivo, más o menos integrado, más o menos bien avenido. Necesitamos construir un modelo de ciudad más habitable y más justo y, como (casi) siempre, desde las periferias se ve más claro cuáles son las claves de la desigualdad, las urgencias y las prioridades; sin contar con ellas, no habrá cambio.

Bibliografía

Brenner, Neil, Jamie Peck y Nik Theodore (2015), «Urbanismo neoliberal. La ciudad y el imperio de los mercados», *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*, Madrid, Traficantes de Sueños.

Gago, Verónica, *La razón neoliberal*, Madrid, Traficantes de Sueños, 2015.

García García, Sergio (2014), «#POLICÍASENACCIÓN. El Plan de Seguridad de Lavapiés», *Gentrificación, resistencias y desplazamiento en España,* Working Paper Series CONTESTED_CITIES, Serie (I).

García Pérez, Eva (2014), «Gentrificación en Madrid: de la burbuja a la crisis», *Revista de Geografía Norte Grande*, núm. 58, pp. 71-91.

Fernández, Cristina y Fernando Roch (2012), «La quiebra de la ciudad global y sus efectos en la morfología urbana. Madrid, bajo la lógica inmobiliaria de la acumulación-desposesión», *Urban,* núm. NS03, pp. 45-63.

Logan, John R. y Harvey Molotch (2015), «La ciudad como máquina de crecimiento», *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*, Madrid, Traficantes de Sueños.

Observatorio Metropolitano (2015), «Viejas y nuevas periferias en la ciudad neoliberal: seguridad y desigualdad social», *Enclaves de riesgo. Gobierno neoliberal, desigualdad y control social,* Madrid, Traficantes de Sueños.

______ (2014), «Auge y crisis del modelo Madrid», *La apuesta municipalista*, Madrid, Traficantes de Sueños.

______ (2013), «Del Madrid global a la crisis urbana», en *Paisajes devastados. Después del ciclo inmobiliario: impactos regionales y urbanos de la crisis*, Traficantes de Sueños, Madrid.

Smith, Neil (2012), *La nueva frontera urbana. Ciudad revanchista y gentrificación*, Madrid, Traficantes de Sueños.

______ (2015), «Nuevo globalismo y nuevo urbanismo. La gentrificación como estrategia urbana global», *El mercado contra la ciudad. Globalización, gentrificación y políticas urbanas*, Madrid, Traficantes de Sueños.

7. Sevilla 1929-1992. La producción de una mercancía

Ibán Díaz Parra

Introducción

Cuando pensamos en una ciudad capitalista puede que nos venga a la cabeza una gran urbe industrial de finales del siglo XIX. La ciudad industriosa, productora de manufacturas, plagada de chimeneas, obreros de cuello azul, *slums* por un lado y paseos burgueses y oficinas bancarias por otro. Aceptando que el capitalismo ha podido transformarse notablemente en el último siglo, ciudades paradigmáticas del neocapitalismo, que decía Lefebvre, o del capitalismo postfordista, que dirían los regulacionistas, serían las grandes urbes como Nueva York, Londres o Tokio. Son estos los centros de negocio y de mando desde donde se dirigen los grandes flujos de inversión distribuyéndose por todo el mundo y donde las grandes multinacionales, más ricas que muchos Estados, localizan sus sedes por las que pululan ejércitos de profesionales embutidos en trajes negros con corbata, mientras las periferias tienden a la irrelevancia. Pues bien, Sevilla está lejos de responder a ninguna de esas dos imágenes de ciudad capitalista. Diría que también está lejos de las versiones ibéricas de estos modelos, si podemos aceptar como tales a Madrid o a Bilbao. Así, la pregunta de la que parte este texto es ¿qué tipo de ciudad capitalista es Sevilla? Entendiendo que, sin lugar a dudas, no hay ciudad en la península ibérica, ni casi en el mundo entero, que no esté más o menos integrada estructural y funcionalmente en los circuitos del capitalismo global.

La principal tesis que se defiende aquí es el carácter subalterno, dependiente en un sentido geopolítico, del tipo de urbanismo capitalista (no exclusivo) de Sevilla, que condiciona su función de mercancía-lugar, consumible de forma improductiva, más que como soporte de la producción o centro de mando.

Pero ¿qué es una ciudad capitalista? Estructuralmente, desde un punto de vista materialista, la ciudad sería básicamente la concentración en un punto del espacio de grandes cantidades de recursos (plusvalía, población, símbolos, conocimientos, etcétera) y un gigantesco capital social. Respecto de sus funciones, siguiendo a Lefebvre, las más relevantes parecen ser las de medio de producción, producto y mediación estratégica de la dominación. Este último carácter está presente, en mayor o menor medida, en cualquier tipo de ciudad de gran tamaño. Respecto de los dos primeros, es precisamente el carácter de Sevilla como producto y no como medio de producción (como tendencia dominante, no en términos absolutos, por supuesto) lo que supone la principal característica del carácter subordinado de la urbanización sevillana.

Esto se muestra, más claramente que en ningún otro aspecto, en la importancia determinante de los macroeventos en la configuración moderna de la ciudad. Diríamos que Sevilla se produce, se valoriza (objetiva y subjetivamente) como mercancía-lugar, a partir de las dos grandes exposiciones del siglo XX, la del año ‘29 y la del año ‘92. Exposiciones capicúa que, a pesar de desarrollarse en contextos históricos tan diferentes, tienen una función similar y actúan de forma extremadamente coincidente. Así, la ciudad se construye a saltos, a través dos grandes picos de inversión de capital, en gran parte de origen externo, que permiten realizar un proceso de producción espacial que habría sido inviable de forma autónoma, siendo los intentos anteriores, una y otra vez fracasados, prueba de ello. Lo anterior es relativamente sencillo de demostrar, pero, ¿qué significado tiene? ¿Qué particularidad implica esto para Sevilla respecto de otras ciudades? Que es una gran ciudad, con un urbanismo subalterno, incapaz de un desarrollo autónomo, de una explotación independiente de su *hinterland* o de organizar sus posibilidades productivas de forma exitosa. Al mismo tiempo, Sevilla es un centro de mando intermedio, subordinado a otros centros y a un área de influencia más o menos amplia.

Esto difiere del modelo clásico de la ciudad dependiente. En realidad, las transformaciones que operan en conjunto las grandes exposiciones sobre la ciudad se dirigen a hacerla pasar de un modelo dependiente clásico a un modelo subalterno contemporáneo, marcado por la transformación progresiva en mercancía de la propia urbe. El macroevento produce ciudad. En este proceso, Sevilla pasa de ser un subcentro de control estratégico de una amplia región agrícola y medio para la reproducción de una élite terrateniente,

próximo al modelo clásico de urbanismo dependiente, a un centro de región turística y producto comercial para el consumo directo de lugar, campo de inversiones para capitales foráneos.

Tipos de ciudad capitalista

La ciudad preindustrial puede interpretarse como una concentración de plusproducto procedente de un *hinterland* agrícola, con funciones de mercado y control territorial. Frente a este modelo, con la industrialización capitalista, la ciudad se convierte en un centro de extracción de plusvalor, por su función de soporte de la producción. Es decir, pasa de ser predominantemente un centro de acumulación de plustrabajo, a un producto social y un medio de producción. En este sentido puede darse la identidad de la ciudad capitalista con la ciudad industriosa, con el paradigma del Manchester del siglo XIX estudiado por Engels. Hay varias cuestiones que matizar aquí. Por un lado, la ciudad capitalista es tanto espacio de producción como de consumo. La producción en la ciudad implica de partida un consumo productivo: por ejemplo, las redes de transporte sirven para el desplazamiento de personas y cosas dentro de los circuitos de intercambio. Pero también hay un consumo directo, en la medida en que la ciudad es un medio fundamental de reproducción de las relaciones de producción[1].

Por otro lado, si rechazamos la visión evolucionista-desarrollista, las ciudades no tienen por qué seguir un determinado patrón dirigido hacia cierta noción de progreso. El capitalismo es un sistema complejo, que se desarrolla de forma desigual en el espacio, dentro del cual distintos territorios y distintas ciudades pueden cumplir funciones diversas o potenciar en mayor medida alguna de las funciones características de este tipo de ciudad y no otras. Es decir, no existe un solo tipo de ciudad capitalista. Uno de los grandes caballos de batalla de los teóricos de la dependencia (Amin y Dos Santos, entre otros) fue precisamente la lucha contra esta idea de progreso lineal. Las denominadas sociedades subdesarrolladas no contaban con estructuras sociales y relaciones de producción precapitalistas, ni tenían por qué transformarse de la misma forma que las ciudades industriales occidentales y, eventualmente, devenir en ellas. Hay aún más razones para cuestionar esto en el caso de una ciudad como Sevilla. Más allá de que lo defendido por los dependentistas sea aplicable a la periferia interna de Europa, en el caso de esta urbe y su *hinterland*, nos

1 Lefebvre, 1976 y 1978.

encontramos ante el centro urbano principal de una de las economías de plantación más antiguas del mundo moderno. Estamos hablando de una ciudad que, en fechas muy tempranas, estaba integrada en los circuitos comerciales internacionales del capitalismo mercantil, integrando a su vez a su *hinterland* rural. La exportación de productos agrícolas para los criollos americanos es un paso importante en este sentido. En el XIX, la introducción de un control parcial del Imperio británico sobre la producción de la región no hace sino profundizar este carácter. En ese sentido, en el siglo XIX y principios del XX, Andalucía está más cerca de ser una economía capitalista dependiente, con una enorme masa de obreros del campo asalariados y monocultivo orientado a la exportación, que un residuo de una economía feudal-medieval (como popularmente se cree), que realmente nunca tuvo implantación alguna en esta parte del continente.

Hay varias propuestas teóricas que han trabajado este tipo de ciudad. Dentro de la urbanización capitalista, siguiendo a Harvey[2], que a su vez recoge a otros autores, de Gramsci a (con bastante menos simpatía) Jane Jacobs, podríamos distinguir entre ciudades generativas y ciudades parasitarias. En las primeras es donde se da la reproducción ampliada de capital, invirtiendo plusvalor acumulado para aumentar la producción, contribuyendo al crecimiento económico, tanto en la ciudad como en el *hinterland*. En el lado opuesto, estarían aquellas ciudades dedicadas fundamentalmente a consumir el excedente social. Ligadas a la reproducción simple, suponen el paso de este excedente a manos de una élite urbana. Aquí, la forma parasitaria del urbanismo sería un reflejo de la naturaleza parasitaria de la élite urbanizada. Estas ciudades son muy vulnerables a menos que la élite posea un fuerte control ideológico, económico o militar sobre la población que produce el excedente[3]. Gramsci (en los *Cuadernos de la cárcel*) refiere un urbanismo parasitario en la Italia del sur, con la ciudad como sede de una clase rentista y una burocracia que vivían del excedente extraído a la agricultura, en paralelo a un urbanismo generativo en la Italia del norte (acumulación a través de industria y comercio). La Sevilla del siglo XIX, al frente de las ciudades andaluzas, es un caso paradigmático de urbanismo parasitario, cimentada sobre una ostentosa doctrina religiosa y sobre el control militar de su área de influencia.

Esta idea de la ciudad parasitaria se complementa en gran medida con el rol de la urbe en el urbanismo dependiente. Sevilla no es una ciudad autónoma con control sobre la amplia región agrícola en la que se ubica. Sevilla ha

2 Harvey, 1977.

3 *Ibidem*, p. 244.

sido puerto de Madrid e instrumento de control del Estado sobre su territorio meridional. En una situación de subordinación política y económica, la forma urbana dependiente sirve de canal para la extracción de plusvalor de un *hinterland* rural, transportado a centros metropolitanos más importantes. Se trata de una forma colonial del urbanismo[4]. Así, la ciudad parasitaria-dependiente, acumularía plusvalor al mismo tiempo que lo redistribuiría hacia otros espacios centrales a los que se encuentra subordinada. Al mismo tiempo, la ciudad sería en gran medida base para la reproducción de determinadas relaciones de producción y objeto de consumo conspicuo por la élite dirigente. Este carácter de ciudad como producto de consumo ha sido el que se habría potenciado en Sevilla durante el siglo XX a través de las conocidas exposiciones, hasta erigirse en función principal y objetivo que ha guiado las estrategias que le han ido dando su actual forma y estructura.

Acto Primero. La Exposición de 1929

A finales del siglo XIX, Sevilla era una ciudad que dejaba muy atrás sus épocas doradas y que apenas superaba las dimensiones y población que podría haber tenido en el siglo XII. La situación era de franco subdesarrollo, con una tasa de mortalidad muy superior a la de los principales centros urbanos de la mitad septentrional de la península, ajena tanto a los avances del urbanismo higienista como (en cierta medida) al desarrollo económico de la industrialización. La Memoria de la Inspección Sanitaria de la Compañía acerca del Estado Higiénico de la Ciudad de 1890 señalaba como grandes retos de la ciudad el suministro de agua, la necesidad de desagüe y el aumento de los inmuebles residenciales con buenas condiciones de higiene. Asimismo, denunciaba la existencia de una edificación muy deficiente donde se hacinaban las clases populares. Viviendas colectivas realizadas a partir de materiales pobres, faltas de luz, con fosas sépticas mal construidas y sin ventilación. A pesar de estas condiciones, era un hecho notorio que los propietarios extraían grandes beneficios de los corrales de vecinos, edificios que albergaban 200 o más personas en unas pocas decenas de habitaciones sin luz ni ventilación. Esta situación había sido facilitada por la liberalización de la contratación de alquileres en 1842 que, junto con las todavía tímidas oleadas inmigratorias del campo a la ciudad, había empezado a dar forma a esta dimensión del negocio inmobiliario. Las pocas intervenciones del urbanismo higienista, realizadas en torno a

[4] El primer Castells llegó a trabajar estas cuestiones, por ejemplo Castells, 1977.

aquellas fechas se concentraban en el centro urbano al sur de la ciudad, mientras el norte se consolidaba como un enclave de viviendas colectivas populares, donde las únicas operaciones se dirigían a incrementar la densificación con la creación de pasajes y la colmatación de plazas y huertas.

Figura 7.1. Plano de mortalidad de Hausser.



Fuente: Torres, 2015.

Durante el último tercio del siglo XIX, con el ejemplo de los ensanches de ciudades como Madrid, Barcelona o Bilbao, los planes de este tipo se sucedieron, solo para caer en el olvido ante la inoperancia de la autoridad y la debilidad de la élite local. Las innovaciones urbanísticas en las últimas décadas del XIX apenas supusieron el derribo de las murallas, la instalación del ferrocarril y una sucesión de intentos de ensanche fracasados. La única expansión organizada de la ciudad fue el tímido crecimiento sobre Marqués de Paradas y Arjona, vinculado al puerto y a la estación de trenes de Córdoba. Con el puerto en una decadencia que se mostraría a largo plazo irreversible, el ferrocarril potenció Sevilla como nodo de comunicaciones, gracias a su situación estratégica para el transporte entre Madrid y su entorno territorial: Cádiz y Jerez, Huelva y Badajoz y la campiña y presierra de Andalucía occidental.

La valorización objetiva del espacio

La aprobación en la segunda década del proyecto de la Exposición de 1929 ha de entenderse como una estrategia de clase que se dirige a potenciar la ciudad como mercancía-lugar mediante una valorización tanto material como simbólica, realizada a través del turismo y el consumo estéril de las clases altas. Esto se realiza en el proceso de producción de nueva ciudad, que implica un desplazamiento de la centralidad hacia el suroeste, creando nuevos espacios de representación del poder político y económico y nuevos barrios para la élite local. En este marco, tiene lugar el descubrimiento de la especulación inmobiliaria a gran escala.

La Exposición Iberoamericana de 1929 implica en primer lugar fuertes flujos de capital durante toda la década de los años veinte, con su origen en la burguesía terrateniente, el incipiente sector financiero estatal y el gobierno central. Estratégicamente, se transforma la ciudad en nodo del sistema nacional de carreteras y centro regional de comunicaciones, potenciado por el aeródromo militar de Tablada. Esto consolida su posición como principal centro de la mitad meridional del Estado. Además, en el contexto de la pérdida de los últimos territorios de ultramar, la idea inicial de los notables locales que se volcaron con la exposición era potenciar el comercio entre España y América a través del puerto de Sevilla, promoviendo asimismo un nuevo ciclo de crecimiento industrial para la ciudad. En definitiva, la potenciación del carácter estratégico del enclave para el gobierno central, como instrumento de control territorial (centro militar y cabeza de puente hacia África) y medio de extracción y distribución de plusvalías generadas en el *hinterland*, se combina con una inocente esperanza local de potenciar la función de soporte para la producción de mercancías. Este último objetivo se demostraría completamente ajeno tanto a las posibilidades del momento como a los intereses del Estado. En realidad, los nexos de Sevilla con América Latina, así como otros retazos de su rica historia, serían potenciados como un valor simbólico que permitiría crear un cierto producto espacial. Asimismo, la inversión en producción de ciudad en las primeras décadas del siglo XX ha de entenderse en el marco de la pérdida de las últimas colonias. Este acontecimiento libera capital de la burguesía española, al mismo tiempo que limita la posibilidad de inversiones productivas. En consecuencia, las políticas de ensanche tienen un nuevo auge, siendo la Gran Vía y la Vía Layetana ejemplos paradigmáticos.

Además de la relevante inversión en infraestructura se realizaron importantes operaciones que implicaban la expansión y el desplazamiento de la centralidad. Se realizaron varias intervenciones en el sur del casco, nueva

plaza mayor de estilo modernista frente al Ayuntamiento y una gran vía de penetración desde la puerta de Jerez (sur de la ciudad), al estilo de la Gran Vía madrileña, para acoger el centro financiero de la ciudad. Estas operaciones enlazaban directamente con la expansión al sur de la urbe sobre los terrenos de la Exposición Iberoamericana. El Parque de María Luisa, inaugurado en 1914, se modificó de forma temprana, reduciendo sus dimensiones para alojar los pabellones. El Paseo de la Palmera se concibió como gran eje vertebrador del sur sobre el que se levantarían gran parte de las instalaciones de la muestra. De forma simultánea, se trazaron la avenida de la Raza y la Reina Victoria, entre la Palmera y el río, y Borbolla y Manuel Siurot hacia el este. Sobre estas vías se estructuraría en las décadas siguientes el ensanche meridional, destinado a rentas altas que se alojarían en palacetes y casas-jardín, sobre los nuevos bulevares y en el barrio de El Porvenir. Por su lado, el capital inmobiliario privado empezó a desarrollar los ensanches este y suroeste. El primero se desarrolló sobre las cotas elevadas y a salvo de las inundaciones, sobre los terrenos del Marqués de Nervión, que fundaría una moderna empresa inmobiliaria para racionalizar la especulación con los fraccionamientos. El segundo sería el barrio de Los Remedios, de forma similar, sobre los terrenos del Marqués de Los Remedios, al sur de Triana. La nobleza terrateniente andaluza, a la cabeza de los puestos políticos, los puestos técnicos y el capital de inversión, producía así la Sevilla moderna.

Podríamos interpretar estos desarrollos como un proceso de producción de centralidad. Para Lefebvre, la desigualdad fundamental en la ciudad, en tanto que concentración de plusvalor en un punto, es la desigualdad en torno al centro. El propio espacio social, como receptáculo del trabajo humano, es ya una progresiva y desigual acumulación del trabajo sobre la superficie de la tierra, donde se superponen las desigualdades naturales y las desigualdades de localización del trabajo acumulado[5]. La inversión se concentra en torno a las cotas altas de la ciudad y en sectores donde ya existía una acumulación previa: viejo centro urbano. La creación de centralidad sería un elemento fundamental para la transformación del propio espacio social en mercancía. Cualquier mercancía requiere de la escasez para funcionar y con la acumulación localizada y la creación de centralidad, la escasez se «espacializa». El espacio como naturaleza pasa de ser un bien abundante, sin valor, a ser un bien escaso, adquiriendo valor de cambio en función de su proximidad a un centro. Es decir, la creación de un centro otorga unas cualidades únicas al

5 Moraes y Da Costa, 2009, p. 103.

espacio que lo circunda, haciendo cada metro único, exclusivo[6]. El nuevo centro de la ciudad, centro renovado en parte y centro *ex novo*, suponen un intenso proceso de valorización de espacio urbano, agrupando las infraestructuras y equipamientos, las innovaciones del urbanismo higienista (desagüe, abastecimiento, adoquinado) e innovaciones estéticas importadas (bulevares, decoración modernista), en un centro financiero, decisional y de residencia de élite. En definitiva, condensación de las riquezas, los medios de acción, los conocimientos y la cultura.

En el momento en que la centralidad se constituye, el espacio se fragmenta. El espacio deja de ser un bien superabundante y se vuelve exclusivo y separado en pedazos de propiedad privada monopolística, la cual exige un pago en forma de renta. Cualquier uso del espacio permite a sus propietarios pedir un ingreso a cambio del mismo en la medida en que cada fragmento es único y su propietario tiene el monopolio total sobre el mismo, situación sancionada por el poder[7]. Así, los precios se disocian de los costes de producción. En palabras de Lefebvre «la verdad de los precios se difumina» haciéndose cada vez más ajenos a los valores y costes de producción. «El engaño se convierte en ley, una regla del juego, una táctica reconocida»[8]. La renta adopta la forma de estafa reglada. El espacio, artificialmente reducido en torno a los centros «para valer más caro», para tornarse en mercancía, se transforma en lotes y en parcelas, delimitadas por el derecho de propiedad. Esto implica la segregación, mediante la dispersión de los elementos rechazados hacia la periferia[9].

De forma simultánea, en la mayor parte del centro histórico, y en especial en aquellos sectores densamente poblados y populares, se inició un proceso de desinversión y declive que duraría más de medio siglo y que supuso la conformación de la necesaria periferia que requiere la producción de centralidad, tanto como la escasez que demanda toda nueva producción. Por otro lado, la mayor parte de la inmigración campo-ciudad en este contexto se dirigió solo en una parte ínfima a las pequeñas intervenciones de casas baratas, al estilo de Retiro Obrero, lejanamente inspiradas en el modelo británico de la ciudad jardín y suficientemente alejadas de los espacios centrales. No obstante, para la mayor parte de las clases populares, la migración para trabajar en la construcción de la gran Exposición (el paso del jornalero del campo a

6 Lefebvre, 2013, p. 371.

7 Una buena compilación sobre la teoría de la renta en castellano puede encontrarse en Schteingart, 1992.

8 Lefebvre, 2013, p. 371.

9 *Ibidem*, p. 368.

obrero de la construcción ha marcado durante todo el siglo XX el flujo de lo rural a lo urbano en Andalucía), se tradujo en chozas y chabolas en el norte y nordeste, carentes de agua, luz, drenaje o adoquinado, apoyadas sobre los viejos caminos rurales.

En los nuevos centros residenciales de élite, el control sobre los espacios singulares y excepcionalmente higiénicos de la ciudad permitía maximizar las rentas. En los barrios obreros consolidados, el control de las viviendas colectivas en alquiler, escasas en relación con la gran afluencia de inmigrantes, de forma similar, facilitaba elevados beneficios. La situación de monopolio de los propietarios de viviendas colectivas condujo a una explotación extrema de sus inquilinos, con alquileres abusivos y condiciones infrahumanas, lo que en el primer cuarto del siglo XX daría lugar a la organización y subversión de los arrendatarios y, posteriormente, a nuevas medidas regulatorias sobre los alquileres por parte del Estado. En los lugares centrales, el mantenimiento de baldíos, de solares y de espacios entre centros, prometía plusvalías especulativas futuras. En la periferia, las recalificaciones de terrenos para acoger la autoconstrucción de familias obreras (Barrio León, por ejemplo), fuera de legalidad y sin infraestructuras de ningún tipo, carga legada a las generaciones futuras, suponía una fuente de beneficios sin coste de producción y sin mediar inversión productiva, fruto tan solo del cambio de uso. Las clases propietarias diversificaban por lo tanto sus tácticas especulativas.

La valorización subjetiva del espacio

Siguiendo a Lefebvre, la producción del espacio no es solo su producción objetiva, hay una construcción ideológica, desarrollada estratégicamente desde el poder y experimentada pasivamente por la población. Este espacio concebido supone la adhesión de una valorización simbólica, signos que se compran y se venden.

La valorización subjetiva supone un elemento fundamental de la creación de espacios centrales. Implica que la transacción con el suelo se convierte fundamentalmente en intercambio de signos de prestigio en el mercado. El comprador no solo adquiere un volumen habitable, intercambiable por otros espacios, sino un espacio semiológicamente marcado por el lenguaje publicitario y por los signos de cierta distinción.

Es la posibilidad de gasto conspicuo la que determina la aparición de enclaves de élite. Los grupos de mayores ingresos tienen el poder de adquirir ciertos sectores de la ciudad, de donde las otras categorías sociales son

excluidas por el precio, que a su vez viene determinado en su mayor parte por la renta. La élite social paga un sobrecoste por ocupar los lugares más positivamente connotados, sobrepasando las posibilidades de otros sectores de población. Para las familias de élite, la elección de esta ubicación no solo supone una inversión económica en suelos con posibilidad de revalorización, implica también, incluso en mayor medida, una inversión en la adquisición de prestigio y de relaciones sociales potencialmente beneficiosas[10]. Los palacetes regionalistas permitían mostrar el buen gusto y distinguirse de las clases medias y populares, mientras que la concentración en entornos exclusivos facilitaba una exposición social conveniente. De esta forma, la estructura socioespacial de Sevilla se desarrolló en torno a los nuevos centros creados por la Exposición del '29. El desplazamiento del centro al suroeste implicaba la localización de las mayores rentas de suelo en torno a la avenida de La Palmera, que se traducían en los mayores precios mercantiles, desde donde se iban reduciendo, generalmente hacia barrios de clase media. En estos, los funcionarios y pequeños burgueses aspiraban a distinguirse comprando su proximidad a las clases altas, siempre involuntariamente expuestos al contacto con las clases bajas de las que trataban de huir por todos los medios. Mientras tanto, el norte quedaba abandonado a los asentamientos irregulares o ilegales de las clases populares, con el valor mercantil más bajo. Aquí se producía el efecto contrario a la valorización subjetiva del espacio, la estigmatización, descapitalización simbólica de los viejos barrios del centro histórico y anulación dentro de las representaciones hegemónicas de la ciudad. Fuera de este amplio punto ciego dejado a la informalidad, las barreras urbanísticas reforzaban la segregación. El ferrocarril racionalizaba la expansión de barrios populares al sur de la ciudad, convenientemente segregados de los barrios de élite y clase media. Al este, el cauce del Tamarguillo y barrios de clase media-baja como Ciudad Jardín, separaban el nuevo centro de Nervión de las chabolas de miseria de Villalatas, futuro Amate.

Además de condicionar la estructura socio-espacial de la ciudad, la valorización simbólica de ciertos sectores en el contexto del macroevento implicó ante todo la generación de una marca-ciudad, de forma muy temprana. Muchos de los planes de ensanche fracasados, redactados en las décadas anteriores a la Exposición, hacían énfasis en la constitución de la ciudad como estación de invierno para el turismo. La planificación de la Exposición del '29 recogía esa idea y se orientaba claramente a la creación de un producto orientado al ocio y consumo. Los objetivos de la ejecución del megaevento

10 Capitales simbólico y social que diría Bourdieu, 1989 y 2011.

eran claros: reforma urbanística, fomento del turismo, publicidad de la ciudad como producto de consumo y creación de trabajo y plusvalía en el sector de la construcción. El recinto de la exposición adoptó la forma de un parque de atracciones para el visitante. La inversión hotelera fue también importante. Los barrios de Heliópolis y Ciudad Jardín surgieron en principio como hotelillos para la exposición y se cumplió el objetivo de tener un gran hotel, construido por un arquitecto de renombre, el Alfonso XIII. La nueva producción de ciudad implicó una determinada estética apoyada sobre el potencial simbólico de su rica historia. El embellecimiento de las calles con naranjos y la ornamentación evocadora del pasado musulmán en los nuevos barrios y en los monumentos (teja y azulejo trianero, uso del ladrillo visto...) crearían un paisaje particular para la ciudad. La monumentalidad oscilaría entre el neomudejar y el neobarroco, entre la vertiente oriental y la vertiente cristiana de la ciudad. Así, se creó una determinada escenografía de cara al visitante y al observador, una estética romántica que buscaba parecerse a las expectativas del viajero inglés en busca del exotismo de Andalucía. La ciudad estaba llamada a ser escenificación de sí misma, de Andalucía y de España.

Gran parte de la promoción internacional se hizo de forma conjunta a la de Barcelona bajo la denominación de Exposición General Española. En 1928 se creó el Patronato Nacional de Turismo, que promocionó las exposiciones, vehículo para desarrollar un plan estratégico de comunicación. No obstante, el gobierno concedió a la muestra catalana un carácter predominantemente industrial y productivo, reservando para Sevilla la carga ideológica, la imagen de España que se quería proyectar al extranjero[11]. Una imagen que era arquetipo y tópico de la propia Andalucía y que se mantiene en gran parte en la actualidad.

La antigua judería de la ciudad, el barrio de Santa Cruz, resulta un caso ejemplar de cómo la valorización objetiva y simbólica se apoyan para crear una nueva mercancía-lugar. Era este un sector popular e insalubre intramuros, ubicado no obstante al sur, de forma contigua al original centro de mando y representación del poder local. Por ello, quedó integrado en el conjunto de operaciones que conectaban la nueva ciudad al sur con el viejo centro urbano. Tras un primer proyecto de ensanche que podría haber destruido el barrio, bajo la dirección del Marqués de la Vega se ejecutó una renovación que daría lugar a su aspecto actual: pavimentación, adecuación de las plazas, ajardinamiento y donación real de los Jardines de la Huerta del Retiro, que dio lugar a los actuales Jardines de Murillo, desarrollados por Juan Talavera con la omnipresente

11 La tesis de la Exposición del '29 en Sevilla como un empleo temprano de la estrategia de creación de imagen de marca es desarrollada de forma convincente por Martín, 2009.

estética regionalista. Estos jardines servían para establecer una conexión directa entre el barrio de Santa Cruz, la Ronda Histórica y la calle San Fernando, donde se localizaba el nuevo flamante hotel de la ciudad. Con esto, los adarves, las calles quebradas y los muros blancos se convirtieron en un atractivo turístico más. Una buena parte de la edificación burguesa modernista que existe en el barrio procede de esta época, no siendo del todo descabellado hablar de un proceso temprano de museificación, cuando no de gentrificación.

Interludio

Jager advierte que los cambios en la forma de apropiación de las rentas de suelo deben ser vistos en el contexto de las transformaciones generales en el modo de regulación capitalista. En el marco fordista-keynesiano, posterior a la Segunda Guerra Mundial, el mercado de suelo habría alcanzado un elevado grado de regulación[12].

En el Estado español, las legislaciones sobre arrendamientos urbanos se hicieron más proteccionistas hasta la ley de 1964, limitando las subidas de alquileres y dejando en el inquilino la opción de prórroga. Este tipo de regulación implicaba un descenso en el valor de la mano de obra, siendo generalmente interpretado como una política que buscaba favorecer al capital industrial frente al inmobiliario-rentista. Es este el periodo del auténtico milagro económico en el Estado español, donde se consiguen las mayores tasas de crecimiento durante siglo XX, el desempleo más reducido y una importante industrialización concretada, por ejemplo, en el desarrollo de la construcción naval o en el sector automovilístico.

No obstante, el papel de Sevilla, a pesar de la creación de suelo industrial, la modernización de los astilleros o la incidencia de la política de polos de desarrollo, no deja de seguir siendo el de mayor centro urbano de una región agrícola. Esta última, mantiene su función de exportadora de materias primas a los centros industriales del norte del país, a la que suma la exportación de mano de obra barata, tanto dentro del Estado (Madrid y Barcelona), como al resto de Europa occidental. En este contexto, Sevilla funciona en gran medida como puente entre una primera migración del campo a la ciudad y un segundo salto a las regiones industrializadas. Andalucía occidental, a su vez, ve reforzada su función como base militar de cara al Mediterráneo y a África,

12 Una interesante combinación de la teoría regulacionista y la teoría de la renta en Jager, 2003.

ahora con la instalación de bases norteamericanas, en la medida en que el Estado consigue integrarse a nivel geopolítico como satélite del bloque occidental. El producto urbano concreto en Sevilla es el barrio de Santa Clara, destinado a los militares estadounidenses siguiendo el modelo anglosajón de bajas densidades.

Es un periodo donde se intenta realizar una planificación general, una ordenación física más allá de la competición entre los intereses particulares de los grandes propietarios de suelo e inversores. Los planes de 1947 y de 1963 son un muestrario de fracasos en este sentido. A pesar de la mayor regulación teórica, la ciudad sigue creciendo según una política de hechos consumados. El planeamiento local cumple la función de legalizar las iniciativas constructoras de agentes privados, legitimando sus intereses inmobiliarios, pero también públicos (estatales), que producen ciudad con independencia de las determinaciones del gobierno local. La periferia de la ciudad se llena de bloques de pisos subvencionados, barriadas escasamente articuladas entre sí. Es la época de los grandes polígonos. El crecimiento de la ciudad da lugar a una acelerada desvalorización, tanto objetiva como subjetiva, de las áreas centrales, que entran en una espiral de degradación física y estigmatización. Al mismo tiempo, la incapacidad para desarrollar un tejido viario y ferroviario coherente plantea una ciudad problemática en cuanto a comunicaciones, donde la elevada centralización de los usos terciarios ayuda a colapsar la ronda histórica por el tráfico rodado. Podríamos decir que entre 1929 y 1992 la ciudad se dedica a acumular problemas.

Por otro lado, la fuerte inversión pública en vivienda y el desarrollo económico asociado a la industrialización permitiría el crecimiento de una industria privada de la producción urbana, que alcanzaría su mayor auge en las décadas siguientes. La mejora de la situación económica de las clases trabajadoras favoreció el desarrollo de un negocio inmobiliario adaptado al consumo de masas y el progresivo acceso a la propiedad de las mismas a través del endeudamiento.

Acto Segundo. La Exposición de 1992

La Exposición Universal de 1992 se realiza en un contexto radicalmente diferente a la del '29. El modelo que había proporcionado treinta años de crecimiento económico en Occidente había entrado en crisis, dejando paso a nuevos paradigmas políticos y productivos. En general, las estrategias de recualificación para las viejas ciudades occidentales, frente a la crisis industrial,

pasaban por la atracción de plusvalía para su consumo improductivo, aprovechado la eclosión del turismo de masas y el gran desarrollo del sector inmobiliario y financiero[13]. El nuevo rol de la ciudad capitalista era ser centro de mando para el capital transnacional, acoger sedes de grandes empresas y producir conocimiento, diseños y alta tecnología en institutos de investigación, laboratorios y oficinas especializadas en marketing y publicidad. A nivel político, la irrupción del neoliberalismo, como tabla de salvación frente a la crisis de los años setenta, daría lugar a intensos procesos de desregularización que beneficiarían al capital rentista-financiero. Para Jager, el postfordismo implica una remercantilización del suelo y la propiedad urbana[14]. En el Estado español esto se concreta en la desregularización hipotecaria, una nueva liberalización de los arrendamiento y, en general, la retirada atropellada del Estado del mercado de suelo y vivienda. Todo esto, en su mayor parte, bajo gobiernos supuestamente socialdemócratas.

Por su parte, Sevilla, seguía siendo una urbe periférica, con una alta burguesía rentista y unas clases medias progresivamente ensanchadas por la capitalidad andaluza y la instalación de servicios centrales del gobierno autonómico. Además de seriamente afectada por la crisis, la urbe entró en la década de los ochenta arrastrando toda una serie de taras a nivel urbanístico que dificultaban la implementación de las nuevas estrategias del neoliberalismo urbano. La escasez crónica de vivienda había sido en gran parte solventada por la expansión funcionalista de las décadas de los sesenta y setenta. De hecho, ya en este momento empieza a generarse el stock ocioso de las mismas que no haría sino incrementarse en décadas posteriores. No obstante, las infraestructuras de comunicación seguían siendo un notable freno para la ciudad. El trazado ferroviario fragmentaba la urbe en varios sectores difícilmente comunicados, además de anular las potencialidades del río a su paso por la ciudad. El sistema de carreteras era insuficiente y estaba colapsado en muchos puntos. Por otro lado, el centro histórico proseguía su proceso de deterioro, una problemática que compartía con las zonas industriales en declive que salpicaban el tejido urbano en el área central. De nuevo, estas cuestiones habían sido expuestas por los documentos de planeamiento durante las cuatro décadas anteriores, sin haber resultado en grandes avances. De nuevo, un macroevento, una nueva gran exposición mirando al continente americano, sería la palanca de cambio para la ciudad.

13 Harvey, 1990.

14 Jager, 2003.

Tras décadas de planes urbanísticos impotentes, el planeamiento urbano de 1987 se ejecutaría finalmente, eso sí, condicionado al desarrollo de la Expo'92. El plan maestro de la exposición y el plan general de la ciudad se gestaron de forma paralela. Los estudios realizados desde el Ayuntamiento y la Sociedad Estatal para la Exposición se influyeron mutuamente y colaboraron para la restructuración urbana. Las determinaciones del planeamiento general estaban condicionadas por la cita de tal forma que la Isla de la Cartuja, sede del evento, una buena proporción de la ciudad, quedó fuera de la ordenación. Prácticamente, la autoridad de la exposición reclamaba a los urbanistas las determinaciones que les resultaban convenientes. La inversión en infraestructuras fue colosal, una capitalización que hubiera sido inverosímil en otro contexto y que se concentró en el tiempo y el espacio. Los convenios previos con los organismo inversores del Estado y la Junta de Andalucía permitieron la reordenación del tejido viario y ferroviario, la ampliación del aeropuerto, la reformulación de la dársena, la introducción de nuevos vados, etcétera. La enorme inversión permitió realizar las obras que venía demandando la ciudad durante el medio siglo anterior. Pero, en términos de inversión productiva, ¿qué función última cumplía para Sevilla esta actuación ordenadora del espacio? Los objetivos, más allá de la propaganda ideológica, pueden resumirse en la publicitación de la ciudad como producto de consumo y la creación de trabajo y plusvalía en el sector de la construcción y del turismo.

La creación de un modelo fuertemente dependiente de un sobredimensionado complejo inmobiliario-financiero y de la construcción se desarrolla en torno a dos fases alcistas, entre 1986 y 1992 y entre 1996 y 2007. La Exposición sirve para prolongar un primer ciclo alimentado por la afluencia récord de inversión extranjera, espoleada por la entrada en la entonces Comunidad Económica Europea, frente a una crisis internacional que se dejaba notar ya desde 1989[15] y se profundizó en 1993. Por otra parte, la importantísima inversión en infraestructuras estableció las bases, el esqueleto urbano, sobre el que el segundo periodo alcista del mercado inmobiliario iba a producir ciudad, alimentado por los capitales sobrantes de los principales centros de Europa. Esto daría lugar a la conocida situación de sobreproducción de viviendas, depredación del territorio y subutilización del parque existente en un contexto de estancamiento demográfico.

Una de las tesis más conocidas de Lefebvre, que sería retomada y desarrollada por Harvey[16], defiende que con la revolución urbana y el neocapitalismo lo inmobiliario (transacción inmobiliaria y construcción) puede dejar

15 Naredo, 1998.

16 Lefebvre, 2003 y Harvey, 1982.

de ser un circuito secundario de acumulación, rama anexa del capitalismo industrial, para situarse en primer plano, si bien, esto ocurre desigualmente según lugares y coyunturas, en función de la ley del desarrollo desigual en el proceso de expansión global del capitalismo. En este sentido, el Estado español y Sevilla serían un caso particular, quizás tan solo equiparable a la costa oeste de EEUU, donde las predicciones de Lefebvre respecto a la economía financiarizada y espacializada, han tenido mayor concreción que en ningún otro lugar. A medida que se ha reducido el peso de la industria, se ha incrementado el de la construcción inmobiliaria y la especulación, suplantando el segundo circuito al principal: «El capital, pues, se precipita en la producción del espacio, abandonando la producción de tipo clásico referida a los medios de producción (máquinas) y bienes de consumo. Este proceso se acelera al menor indicio de repliegue en los sectores clásicos»[17]. Lo inmobiliario jugaría un papel subordinado de reactivación, reserva o apoyo en los grandes centros urbanos occidentales, luchando contra la tendencia a la caída de la tasa de beneficio, mientras que en espacios subalternos llegaría a adquirir un papel dominante. Así, en Sevilla, este proceso supone la consolidación de una tendencia que se venía fraguando desde principios del siglo XX y que se concreta, por un lado, en una desbocada expansión metropolitana y, por otro, en una exhaustiva recualificación y rehabilitación de espacios construidos.

La fuerte inversión en infraestructuras, en especial la creación de una carretera de circunvalación, sería fundamental para continuar el crecimiento periférico. Esto es especialmente relevante para la corona metropolitana, con una expansión depredadora en bajas densidades durante toda la década de los noventa y primeros años del siglo XXI, en la cual pequeños pueblos pasaron a convertirse en ciudades dormitorio dependientes del automóvil, sustituyendo campos de olivos por viviendas adosadas. Por su parte, dentro del municipio de Sevilla, los dos únicos desarrollos de relevancia fueron Bermejales y Sevilla Este, hacia el sur y hacia el este. Estas fueron promociones predominantemente privadas y dirigidas a clases medias, que prácticamente agotaron las posibilidades de crecimiento del municipio central. El desarrollo de Sevilla Este es un ejemplo especialmente notorio de la forma especulativa de producción de ciudad que se instauró. Promovido en su momento por el INUR (Instituto Nacional de Urbanización), fue un proyecto donde el primer gobierno municipal democrático de la cuidad era ninguneado por el gobierno central y la junta de compensación de los promotores privados, que hicieron valer una inversión millonaria para un megadesarrollo residencial y privado

17 Lefebvre, 2013, p. 369.

en un 75 %, pensado en principio para 100.000 habitantes (posteriormente se vería notablemente reducido). Tenía su precedente en la promotora Alcosa, que edificó el barrio de igual nombre sobre suelos no calificados para uso residencial, apoyándose en la autovía hacia el aeropuerto. En Sevilla Este, el sistema de actuación preveía la expropiación, justificada por la necesidad de incrementar el número de viviendas sociales. Esto abrió la posibilidad para grandes especuladores de comprar suelo a bajo precio, convenciendo a los pequeños propietarios. Una vez la propiedad del suelo se había concentrado en pocas manos, se cambió el sistema de expropiación por el de compensación por decreto, permitiendo enormes ganancias especulativas.

Figura 7.2. Expansión de Sevilla Este, año 2000.



Fuente: Gerencia de Urbanismo de Sevilla.

El complejo inmobiliario-financiero y de la construcción encuentra un obstáculo importante en la lenta obsolescencia de las estructuras, lo que reduce el ritmo de rotación del capital invertido. Luchar contra esto implica la «autodestrucción de los viejos y nuevos espacios. La inversión y la especulación no pueden

detenerse, ni siquiera retenerse»[18]. Así, la destrucción creativa de espacios centrales supondría la otra cara de la expansión metropolitana y sería aquí donde las ganancias tendrían la mayor dimensión especulativa. La ubicación estratégica del recinto de la Exposición Universal en la Isla de La Cartuja, el nuevo viario (Nuevo Torneo, Buhaira), la creación del paseo del río y el soterramiento del ferrocarril supusieron una reordenación de la ciudad consolidada que implicó la revalorización de los espacios interiores. Esto sería especialmente relevante en los viejos enclaves industriales. La moda de las recalificaciones de viejas instalaciones productivas ha continuado hasta la primera década del XXI, con la operación al gusto de los promotores inmobiliarios de la fábrica de Uralita de Bellavista o los convenios a raíz de las deslocalizaciones de las fábricas de Coca Cola, Cruzcampo o Altadis. Estas estrategias cobran sentido en un contexto en el que la especulación inmobiliaria es el verdadero negocio de la ciudad, mucho más que cualquier actividad productiva[19].

La posibilidad de estas operaciones ha venido dada, nuevamente, por la creación de centralidad. Ante el crecimiento de la ciudad, el centro urbano se ha expandido volviendo sobre sus pasos, en primer lugar, explotando el potencial simbólico de los enclaves históricos y, en segundo lugar, generando nuevos focos de centralidad a través de desarrollos urbanísticos. Este último es el caso del propio recinto de la Exposición y del corredor Santa Justa-San Bernardo. El primero, sobre la Isla de la Cartuja, se convierte en una nueva pequeña ciudad perfectamente comunicada con los nodos ferroviarios y aeroportuario, depositaria de una concentración de arquitectura de élite, tanto en los varios nuevos vados realizados para comunicar la isla con la ciudad, como en los desiguales pabellones permanentes y los nuevos edificios de oficinas que no han parado de surgir desde 1990, culminando con la reciente Torre Cajasol, rascacielo que pone la ciudad bajo la sombra de la principal caja de ahorros de la comunidad andaluza, hoy paradójicamente propiedad de La Caixa. El sector acogió instalaciones culturales, un nuevo parque de atracciones y un parque tecnológico, depositario de la nueva economía productiva. Es este un nuevo centro de mando, rector y financiero, que concentra instalaciones públicas, centros universitarios, grandes instalaciones deportivas infrautilizadas y algunas pequeñas empresas. Por su parte, la supresión del ramal del ferrocarril, que incomunicaba la ciudad con el río, y el soterramiento entre Santa Justa y San Bernardo, que separaba el centro histórico de la expansión urbana hacia el este, ambos rodeados de almacenes e instalaciones fabriles,

18 *Ibidem*, p. 371.

19 Estos casos son expuestos con mayor profundidad en Delgado, 2009.

liberó una gran cantidad de suelo que iría directamente a la generación de oferta residencial. Las promociones resultantes fueron por lo general, siguiendo la moda que empezaba a imponerse en los años noventa, en régimen de libre mercado, en altura, formando manzanas cerradas con equipamientos y servicios privados y dirigidos a clases medias-altas, en zonas progresivamente centrales. En los viejos suelos cedidos por la Administración local para el establecimiento del ferrocarril en la segunda mitad del XIX, donde podrían haberse generado espacios verdes y equipamientos, se concedieron las máximas edificabilidades, producto de la extorsión de la empresa estatal de ferrocarriles al Ayuntamiento, que necesitaba de la colaboración de la primera para reestructurar el tejido viario de la ciudad.

Figura 7.3. Sevilla en 1996, con la Isla de la Cartuja al fondo.



Fuente: Gerencia de Urbanismo de Sevilla.

Fuera de estos desiguales espacios centrales, la gran apuesta en torno a la Exposición Universal fue la explotación del valor simbólico de los enclaves históricos: centro histórico y arrabales. El centro urbano, si antes había ido hacia el suroeste, ahora volvía hacia su origen geográfico, bien conectado a los nuevos espacios nodales que, situados al norte del recinto amurallado (Isla de la Cartuja al norte de Triana y Santa Justa al noreste del casco) hacían bascular la centralidad en esta dirección. La intervención desarrollada entre finales de los años ochenta y principios del siglo XXI implicó la revalorización objetiva del espacio a través de una contundente inversión pública, con una generosa participación de los fondos de la Unión Europea, en entorno construido: equipamiento múltiple, reforma del espacio público y renovación de redes, seguida por la inversión privada en edificación residencial, donde cobrarían protagonismo promotores venidos de Barcelona y Madrid además de los especuladores locales.

Junto con esto, cobra especial importancia la valorización subjetiva del espacio. La potenciación del enclave de la Alameda como espacio cultural alternativo y bohemio y de Triana como patria del flamenco y los gitanos, fue de la mano con la especulación inmobiliaria para integrar estos espacios en los circuitos turístico-comerciales de la ciudad. Como viene siendo habitual, la marca Triana se hizo a costa del desplazamiento de los gitanos y la marca Alameda a costa de los corrales de vecinos, los vendedores ambulantes y las prostitutas. Los grandes cambios de los años 90 condujeron al resto de la ciudad preexistente al siglo XXI, por el mismo camino que había transitado ya el barrio de Santa Cruz, convirtiéndose en un campo de juegos para el consumidor solvente. Triana ha acabado siendo el destino preferido del turismo extranjero, al igual que una buena parte del centro histórico, mientras el nuevo entorno de la Alameda se ha llenado de artistas y funcionarios progresistas de la Junta de Andalucía. Mientras tanto, San Bernardo se consolidó como nuevo enclave de prestigio para la élite local, exhibiendo viejos corrales modernistas, donde antes se hacinaban las clases populares, rehabilitados y transformados en viviendas unifamiliares o complejos apartamentos.

La política de este tipo continuó con la construcción de megaproyectos traídos por superarquitectos, monumentos al despilfarro, de entre los cuales es destacable el Metropol-Parasol, nueva plaza mayor privatizada, plantada en el centro geográfico de la ciudad. La producción de estos espacios supone la generación de rentas fundamentadas en precios monopolísticos, permitidos por la excepcionalidad del espacio producido y fragmentado, que implican tanto al sector inmobiliario como a la hostelería. La búsqueda de este tipo de rentas mediante la potenciación de los valores simbólicos de la ciudad,

sería una de las estrategias clave implementadas en la remodelación reciente de Sevilla. En su búsqueda de beneficios, el capitalismo buscaría potenciar lugares excepcionales, basados en las virtudes geográficas (físicas y humanas), en la especificidad de una mercancía (mercancía-lugar) certificada por un nombre o marca. La cultura arraigada en el espacio produciría lo que Harvey[20], siguiendo a Bourdieu, refiere como «capital simbólico colectivo», que proporciona una marca distintiva vinculada al lugar, al barrio y o a la ciudad, susceptible de atraer flujos de capital.

La transformación de la urbe, desde la Expo'92 hasta la explosión de la burbuja inmobiliaria en 2007, implica, a nivel urbanístico, la creación tanto de nuevos centros como de nuevas periferias, ambos indisociables en la estructura urbana. Mientras el enclave gitano de Triana iba desapareciendo (llevaba desde la década de los sesenta en declive), nuevos barrios gitanos surgían en los polígonos de viviendas sociales; mientras se eliminaba el enclave de prostitución de la Alameda surgía el de Sevilla Este; tras ser eliminado el comercio callejero de esta misma plaza, surgió multiplicado por ocho en la periferia oeste; aunque se eliminó el menudeo de droga del centro histórico, los puntos de venta de la periferia obrera se consolidaron; al mismo tiempo que desaparecía la marginalidad de los barrios populares históricos, el obrero polígono de Tres Barrios se hundía en una espiral de degradación.

Por otro lado, a nivel social, la generación de riqueza implicó empleo, especialmente en la construcción y la hostelería, con salarios elevados y mucha eventualidad. El Parque Tecnológico fue una promesa de la nueva economía que nunca llegó a fraguar, ofreciendo desde temprano una nutrida oferta de empleos en *call centers*. Así, Sevilla no dejó de ser, en el contexto de apogeo económico, una ciudad de camareros, obreros de la construcción y teleoperadores, amén de funcionarios del gobierno autonómico haciendo de endeble clase media.

Espacios subalternos

Desde la década de los años setenta, gran parte del Mediterráneo ha pasado de ser un espacio subdesarrollado y exportador de productos con bajo valor añadido a uno subalterno, mercancía-lugar dispuesta para ser consumida por el norte de Europa. Se hace evidente así una clara separación entre ciudades que son soporte de la producción de tecnología, investigación y diseño,

20 En el memorable texto «El arte de la renta», en Harvey, 2007.

centros de mando del capital internacional, y ciudades producto, consumidas como mercancías, que subordinan a su vez sus *hinterlands* inmediatos, igualmente tematizados. Esto es Sevilla, un ejemplo entre muchos de enclave de ocio de la Europa desarrollada, un caso notable de proceso de producción del espacio como mercancía-lugar, espacio de placer, espacio consumible, pero no espacio productivo.

Subordinación política y funcionalidad orientada al consumo improductivo parecen elementos indisolubles en este tipo de ciudades. El despilfarro en obras faraónicas y el consumo estéril son rasgos de su identidad, lo que no quita que los principales beneficiarios sean otros lugares centrales: «Los gastos improductivos se organizan con esmero; centralizados, ordenados, jerarquizados, simbolizados, programados, dispuestos por los tour-operadores, los banqueros y los promotores de Londres, Hamburgo, etcétera, que son sus primeros beneficiarios»[21]. Ciudades que, en su salto al urbanismo postmoderno, siguen desarrollando formulas dependientes, subordinadas a los centros productivos del norte, pero ahora como enclaves turísticos y de ocio. Al mismo tiempo, estas urbes se convierten, potentadas por un proceso de valorización objetivo y subjetivo, en depósito de capitales sobrantes de los principales centros productivos. Este es el signo de un neocolonialismo europeo interno.

Sevilla es un alumno aventajado de este modelo de ciudad. Incapaz de un desarrollo autónomo, la ciudad moderna se construye a partir de dos macroeventos, de los que es posible cuestionar hasta qué punto son más funcionales al Estado central que a la propia ciudad y su entorno regional. En ambos casos, los macroeventos se venden en función de su capacidad de lanzar la economía productiva en la urbe. Sin embargo, acaban operando para generar un producto de consumo espacializado, al tiempo que se mantiene la función de subcentro de dominación. El parque de atracciones Isla Mágica es reflejo de la ciudad en mucha mayor medida que el parque tecnológico de La Cartuja. Condenada la región a una lenta decadencia en su función exportadora de alimentos y de personas, la tematización, la transformación en un parque de juegos, ha sido la vía tomada de forma consciente durante el último siglo. No obstante, tras el derrumbe de la economía, con la debacle del sector inmobiliario-financiero, este tipo de posición ha demostrado ser tan endeble como parecía. Hoy día, como en cualquier enclave turístico, vivir en Sevilla es un lujo que no todos se pueden permitir.

Ciudad de México, noviembre de 2014.

21 Lefebvre, 2013, p. 116.

Bibliografía

Bourdieu, Pierre (2011), *Las estrategias de la reproducción social*, Buenos Aires, Siglo XXI.
______ (1989), «El espacio social y la génesis de las clases», *Estudios sobre las culturas contemporáneas*, vol. III, núm. 7, pp. 27-55.
Castells, Manuel (1977), «Urbanización, desarrollo y dependencia en América latina» en J. Montaño (coord.), *Los grupos sociales*, Mexico D.F., Edicol, pp. 74-98.
Delgado Cabeza, Manuel (2009), «Transformaciones del Poder Económico en Andalucía. Reacomodo de las viejas oligarquías y los nuevos poderes transnacionales», en F. Aguilera y J. M. Naredo (coord.), *Economía, poder y megaproyectos*, Madrid, Fundación Cesar Manrique, pp. 153-180.
Harvey, David (2007), *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*, Madrid, Akal.
______ (1990), *La condición de la postmodernidad*, Buenos Aires, Amorrortu.
______ (1982), *The Limits to Capital*, Oxford, Blackwell.
______ (1977), *Urbanismo y justicia* social, Madrid, Siglo XXI.
Jager, Johannes (2003), «Urban Land Rent Theory: A Regulationist Perspective», *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 27, núm. 2, pp. 233-249.
Jaramillo, Samuel (2009), *Hacia una teoría de la renta de suelo urbano,* Bogotá, Universidad de los Andes.
Lefebvre, Henri (2013), *La producción del espacio*, Madrid, Capitán Swing.
______ (2003), *The Urban Revolution*, Minneapolis, University of Minnesota Press.
______ (1978), *El derecho a la ciudad*, Barcelona, Ediciones Península.
______ (1976), *Espacio y política*, Barcelona, Ediciones Península.
Martín, Ainhoa (2009), «Primer proyecto español de marca-país: la Exposición Iberoamericana de Sevilla, 1929», *Diseño: revista internacional de investigación, innovación y desarrollo en diseño,* vol. 1, núm. 1, pp. 7-20.
Moraes, Antonio Carlos y Wanderley Da Costa (2009), *Geografía crítica. La valorización del espacio*, México D.F., Itaca.
Naredo, José María (1998), *La burbuja inmobiliario-financiera en la coyuntura económica reciente*, Madrid, Siglo XXI.
Schteingart, Martha (1992), *La renta de suelo urbano,* Documentos de docencia núm. 4, México D.F., El Colegio de México.
Torres, Francisco José (2013), *Segregación urbana y exclusión social en Sevilla. El paradigma de Polígono Sur,* Sevilla, Universidad de Sevilla y Fundación Focus-Abengoa.

8. Cádiz, un quiero y no puedo en la conformaciónde la ciudad neoliberal

Lorena Garrón Rincón, Vanessa Gómez Bernal,
Rosa de Lima Sánchez Cerpa y José Manuel Mato Ortega
(Asociación Gaditana de Antropología)

A modo de introducción: Cádiz hacia el modelo socioeconómico del capitalismo flexible[1]

En este capítulo, dedicado a la ciudad de Cádiz, nos centraremos en analizar la relación entre el cambio económico y el cambio de modelo de ciudad, entre, por un lado, la desestructuración de la industria y el auge del modelo de turismo y, por otro, la creciente privatización de los espacios públicos.

Para entender este proceso hablaremos de la «simplificación de los objetivos de la planificación urbanística» y de la «festivilización» de la ciudad[2]. Por una parte, en relación con el primer concepto, se llega a la conclusión de

1 Con capitalismo flexible nos referimos a un sistema que va más allá en forma y contenido de lo que conocimos como capitalismo industrial moderno. Como indica el sociólogo Richard Sennet (2010), el capitalismo flexible desestructura el tiempo y el espacio social. El acento se pone en la flexibilidad, como valor máximo del emprendimiento y la empresa eficaz. En el pasado, quitarle la connotación maldita a la expresión sistema capitalista dio lugar a muchas circunlocuciones como sistema de libre empresa o de empresa privada. En la actualidad, el término flexibilidad se usa para suavizar la opresión que ejerce el capitalismo. Al atacar la burocracia rígida y hacer hincapié en el riesgo se afirma que la flexibilidad da a la gente más libertad para moldear su vida. De hecho, más que abolir las reglas del pasado, el nuevo orden implanta nuevos controles, pero estos tampoco son fáciles de comprender. El nuevo capitalismo es, con frecuencia, un régimen ilegible (Sennet, 2000: 9-10). Las prácticas de la flexibilidad se centran principalmente en las fuerzas que doblegan a la gente. El sistema de poder que acecha en las formas modernas de flexibilidad está compuesto por tres elementos: reinvención discontinua de las instituciones, especialización flexible de la producción y concentración sin centralización del poder (*ibidem:* 48).

2 Muñoz, 2008, p. 52.

que con la llegada del neoliberalismo, se crea una nueva forma de entender la planificación de lo urbano que Francesc Muñoz resume en cuatro elementos que veremos ejemplificados a lo largo del capítulo: 1) El diseño de políticas de marketing y promoción urbana orientadas a la competición con otras ciudades, en este caso, la construcción de las marcas «Cádiz, la ciudad que sonríe» y «Cádiz 2012, Ciudad Constitucional»; 2) la planificación estratégica entre agentes tanto públicos como privados; 3) la multiplicación de equipos de gestión urbana; y 4) la privatización de infraestructuras y servicios urbanos (transporte urbano, servicios de limpieza, etc.).

Todo esto ha derivado en una pérdida de control sobre la ciudad por parte del Gobierno local; una progresiva desinversión en áreas económicas e infraestructuras por las privatizaciones; una especialización absoluta en monocultivos como el turismo y los usos vinculados al entretenimiento urbano; desatención a ciertos sectores y problemas urbano, como la vivienda pública; y una distribución desigual de la inversión, dirigida en gran parte a sufragar ambiciosos proyectos de imagen.

Por otra parte, podemos definir la festivilización, concepto acuñado por Marco Venturi[3], como el desarrollo de políticas urbanas concebidas a partir de la necesidad de un gran evento como la máquina principal para la transformación de la ciudad. Aunque este hecho no es nuevo (ferias de ganado, juegos olímpicos, etc.), sí tiene una novedad, y es que introduce la necesidad del marketing para crear una imagen de la ciudad para atraer inversión. Además, esta marca es inventada antes de que se produzca el cambio en la ciudad, es decir, la creación de la imagen es condición indispensable para la transformación urbana.

Dicho esto, creemos que es imprescindible tener en cuenta la situación geográfica de Cádiz. Aunque parezca una obviedad, debemos aclararlo. Hablamos de un enclave que, de forma natural, tiene características insulares. Existen tres entradas a la ciudad: una sería la carretera que une San Fernando con Cádiz. Otra es el puente Carranza que une Puerto Real con la ciudad. Una tercera entrada-salida, el llamado «Segundo Puente», une Cádiz y Puerto Real a través de la barriada de Río San Pedro. Esto es importante a la hora de analizar la distribución urbana de Cádiz, ya que físicamente su crecimiento es inviable.

Hasta los años 80, la actividad económica principal de la ciudad era la industria naval y aeronáutica, con miles de trabajadores/as empleadas en dichas actividades. Pero en los últimos años se ha producido una importante reestructuración, quedando una mínima parte de esta industria bajo titularidad

3 Cit. por Muñoz, 2008, p. 56.

estatal y un 80 % de ésta en manos privadas[4]. En este proceso, miles de puestos de trabajo se han perdido, dando lugar a una alta tasa de emigración de la población joven, lo que ha supuesto, por una parte, una bajada del número de habitantes en la ciudad (134.989 habitantes en 2003, 122.990 en 2013)[5] y, por otra, un envejecimiento de la población.

Consecuencia también de este proceso es el crecimiento del número de desahucios y los cortes de los suministros básicos, como el agua y la luz. Barrios como El Cerro del Moro, San Mateo o Guillén Moreno son los más afectados con respecto a los desahucios, aunque no los únicos, y no es de extrañar, puesto que estas zonas urbanas, entre otras, son las más afectadas por la falta de ingresos, de forma total o parcial. Estos desahucios se están produciendo, sobre todo, por falta de pago en los arrendamientos, pero también por impago hipotecario; las familias ocupan otras viviendas (propiedad de bancos, viviendas del parque público) y son desalojadas con posterioridad, con todas las consecuencias que esto conlleva. En Cádiz, al igual que en muchísimas ciudades del Estado español, el acceso a una vivienda digna se ha convertido en un problema de primer orden que intensifica la segregación y las desigualdades plasmadas en el espacio urbano: barrios residenciales, comerciales, industriales, financieros, en contraposición a barrios estructuralmente empobrecidos, etc.; división por clases sociales, etnias… lo cual conduce a minar las bases de la interacción comunal y el sentido de cohesión que ésta confiere a los colectivos. Cuando se pierde el sentido del lugar, cuando el espacio urbano se transforma en mero conector de actividades privadas, la comunidad desaparece[6].

Una imagen que empieza a ser típica son las colas en ciertos centros donde reparten comida para las familias con menos recursos. Así como el lleno en los comedores sociales de la ciudad. Muchas personas en Cádiz se enfrentan hoy a un problema de primera necesidad como es el alimento. Hoy por hoy, los comedores escolares aguantan parte de dicho problema, al menos en los menores, pero esta situación no es sostenible, ya que el número de personas sin recursos básicos va en aumento.

Por otra parte, la economía sumergida, que ya tenía un papel importante antes de la llamada crisis de mercados, sigue siendo una imagen habitual en las calles de la ciudad. Desde la venta de pescado, pasando por los puestos de segunda mano, sin olvidarnos, por supuesto, de la lotería clandestina,

4 Autonomía Sur, 2012.

5 INE 2003, 2013.

6 Goycoolea Prado, 2006 pp. 14-15.

mujeres (casi todas) que venden papeletas o participaciones de lotería son elementos característicos de los barrios de la ciudad; hasta llegar a una triste realidad que había mermado desde finales de los años 90: la venta de drogas.

Hablábamos también del cambio en los sectores laborales como consecuencia del cambio de modelo de ciudad, y es que la caída del sector secundario ha dado paso a un incremento brutal del sector terciario o servicios, llegando a cerca del 70 %. Cádiz cuenta con más de 23.800 funcionarios[7], siendo la capital con más trabajadores/as públicos de toda Andalucía. Además, como característica fundamental de este proceso, la ciudad se ha volcado hacia el turismo, lo que supone un aumento y diversificación en servicios ofertados para los visitantes, como son los hoteles, restaurantes o empresas de guías turísticos. En este sentido, la llegada diaria de cruceros al puerto gaditano se ha visto intensificada. Al contrario de lo que se ha publicitado, esto no supone un aumento en la economía de la ciudad, entre otras cosas, porque los servicios para los turistas ya están garantizados en el barco, por lo que los cruceristas invaden la ciudad con su presencia, pero no reportan ningún tipo de beneficio a sus habitantes.

Como adelantábamos al principio de este punto, y veremos a lo largo del capítulo, Cádiz ha sufrido una serie de cambios económicos y urbanísticos en los últimos años que han engrosado las cuentas bancarias de ciertos sectores, en particular, del empresariado y del personal del Ayuntamiento. Estos cambios se han llevado a cabo a partir de la creación de una marca, *Cádiz 2012* (y sus eslóganes derivados), que pretendía conmemorar el Bicentenario de la Constitución española de 1812. Como resultado de éstas, y otras muchas gestiones anteriores, ha quedado una ciudad empobrecida, que lucha día a día por salir adelante, mientras se sigue vendiendo al mundo y a capitales nacionales y extranjeros como un símbolo de la cultura y de la fiesta.

Cádiz 2012: Simulacro, ficción y marketing

«Las ciudades deben gestionarse con criterios similares a los de las empresas, porque deben asumir riesgos, promover iniciativas e innovar. Aquí la ciudad se convierte en "cliente" de otros agentes empresariales y los ciudadanos en consumidores de ese mismo espacio»[8]. Estas palabras de Hermenegildo

7 SEPE, 2011.

8 Seisdedos, 2006.

Seisdedos, nos dan muchas claves para introducirnos en este tema. En el contexto del capitalismo postindustrial han ido cobrando cada vez más relevancia, por un lado, la conceptualización de la ciudad como «producto» y objeto de consumo, tanto material como simbólico; y, por otro, la construcción arquetípica y fetichista de las ciudades como «marca» de gestión flexible, fruto de los incesantes procesos de transformación urbana con el fin de adaptarse a los nuevos nichos de mercado y a lo que demanda el nuevo sistema productivo.

Como indican Rodríguez Medela y Salguero Montaño[9], el sistema de marketing urbano y la construcción de las marcas de ciudad se está consolidando como estrategia para transformar muchas de las ciudades de hoy día. Por ello, tanto en lo concerniente al turismo y al consumo, como a la industria y a otros servicios, la competencia entre ciudades a través de sus marcas corporativas representa uno de los principales factores que actualmente impulsan los procesos de renovación urbana. En este sentido, Cádiz es un buen ejemplo de todo ello. A continuación nos dedicaremos a exponer los intentos por parte de los diferentes actores políticos y económicos por insertar Cádiz en la competición del mercado de las ciudades, y cómo ha ido evolucionando la construcción de su marca como ciudad culminando en la ciudad arquetípica y de ensoñación que pretendió ser «Cádiz 2012: Ciudad Constitucional».

La construcción del imaginario colectivo: «Cádiz, la ciudad que sonríe»

> Cádiz, ciudad que sonríe, mira qué cosa,
> mira qué cosa, Cádiz, la de los dos muelles, con to las grúas medio mohosas
> vaya eslogan más puntero han hecho ahora los publicistas (…) Cádiz, ciudad que sonríe
> Cádiz está muerta de risa
> Cádiz, la de las pateras y los alijos de grifa, Cádiz está rehabilitada de la viña al mentidero, ahora han hecho partiditos (…)
> La taza de paro más alta de España y
> tó los lunes por la mañana está el puente entero lleno de cañas, no cogen ná.
> Y por nuestra gracia se inventaría mi nuevo eslogan Cádiz no sonríe, Cádiz está descojoná
> Cádiz de los carnavales y domingo en Carranza, Cádiz se sigue riendo y nunca se cansa po si Cai está sonriendo
> a mí no me hace ná de gracia.[10]

9 Rodríguez Medela y Salguero, 2012, p. 16.

10 Juan Luis Soto y Juan Luis Vargas, *Cádiz la ciudad que sonríe y los conformistas,* 2007; disponible en Internet.

En junio del año 2006 el Ayuntamiento de Cádiz presentaba la nueva imagen de la ciudad con el eslogan «Cádiz, la ciudad que sonríe». El diseño de la marca turística fue encargado a las empresas de comunicación y publicidad Tapsa y Cadigrafía. Con este eslogan se intentó asentar el estereotipo que vaga por el imaginario colectivo sobre el carácter de los/as gaditanas: la gracia y la alegría supuestamente típicas del sur. Bajo este logotipo la capital de la provincia se abría al mundo envuelto en un color azul intenso[11]. Con esta marca se pretendía alejar la ciudad como un objeto únicamente atractivo por el sol y la playa y con ello salir del turismo estacional que caracterizaba la marca de Cádiz. Así pues, uno de los objetivos de esta nueva marca iniciada en 2006 fue incidir en la mayor promoción y proyección de la ciudad como espacio turístico de calidad y como centro neurálgico del turismo de la provincia. Según las empresas encargadas de este diseño, se trata de una estrategia de marca de tipo paraguas porque toda la provincia se cobija bajo esta marca común aunque luego cada localidad tenga la suya propia.

En general, el objetivo era englobar en un solo elemento todo lo que se deseaba que transmitiera Cádiz, provincia cuya imagen se veía (y se ve) a menudo eclipsada por el desmantelamiento de la industria, la precariedad socioeconómica de la mayoría de la población local y unos datos de paro ganadores en el ranking estatal. Para ello, la empresa de publicidad se encargó de realizar encuestas a visitantes, cruceristas, turistas, etc., que se encontraban en la ciudad sobre el trato que la ciudad daba a los turistas, recogiendo sus sensaciones. El resultado quizás es que Cádiz tiene una oferta tan rica como puedan tener otros destinos, pero con un elemento adicional que transmite la ciudad de manera innata. El director de Cadigrafía, Ignacio González, explicaba en su momento que a todos los encuestados les aparecía una sonrisa en la cara cuando le preguntaban por Cádiz[12]. En el intento de alejarse de la imagen pública que décadas anteriores había protagonizado Cádiz por las intensas, y ampliamente criminalizadas por los poderes públicos, luchas laborales de los Astilleros de la Bahía, el equipo de Gobierno local no cesó en el intento de construir en el imaginario colectivo un supuesto carácter servicial y con sentido del humor de la ciudadanía gaditana. En este sentido, el entonces teniente de alcalde de Fomento y Empleo, Ignacio Romaní apuntó que es el ciudadano gaditano el hace esta oferta diferente: la manera de explicar las características de un monumento, el trato de la hostelería al cliente o, simplemente, la hospi-

11 Colores y formas que nos recuerdan casualmente al logotipo del Partido Popular.

12 Mayte Huguet, «La simpatía de Cádiz y su gente se hace marca turística con una gran sonrisa», *lavozdigital.es*, 9 de junio de 2006; disponible en Internet.

talidad del gaditano que llega incluso a acompañar a un turista al lugar que quiere conocer[13]. De este modo se quería asentar una marca turística de Cádiz como un destino que vive de la fiesta. Se trata de una marca que ahonda en la imagen mediática que identifica a Cádiz con el Carnaval y el ser gracioso. Una imagen vendida durante años que parece no decaer aún en los momentos de más conflictividad social en la ciudad derivado de las condiciones precarias de vida de gran parte de la población.

En 2006, Ignacio Romaní, y el concejal delegado de Turismo, Bruno García, acompañados por técnicos de las delegaciones de Fomento y Turismo, se presentaban en la World Travel Market de Londres, primera feria internacional de turismo a nivel mundial junto con Berlín y Fitur en Madrid. Ese año la ciudad de Cádiz, por primera vez, acude a esta feria con un stand propio con el principal objetivo de presentar internacionalmente la recientemente creada marca turística «Cádiz, la ciudad que sonríe». Romaní destacaba que dentro de la promoción internacional de la marca de Cádiz teníamos que valorar que nuestro eslogan coincide con la imagen que el Gobierno de España ofrece de nuestro país bajo el lema «Sonríe, estás en España», por lo que se consigue que nuestra oferta turística se sume a la imagen global de España. Asimismo Bruno García señalaba que nuestro principal objetivo en esta feria era, además de dar a conocer en todo el mundo la marca turística «Cádiz, la ciudad que sonríe», conseguir cifras satisfactorias y consolidar la ciudad de Cádiz como destino turístico[14].

La preparación del Bicentenario y la reconstrucción urbana para la marca «Cádiz 2012: Ciudad Constitucional»

La conmemoración del Bicentenario de 2012 se empezó a fraguar desde el Ayuntamiento del Partido Popular desde el año 1999. Junto con la construcción de la marca «Cádiz, la ciudad que sonríe» se quiso dar un giro para transformarla en la ciudad de la cultura, de los emprendedores e innovadores, del comercio y el turismo. Esto era un consejo del propio director de la empresa Cadigrafía, Ignacio Gonzánlez[15], quien en numerosas declaraciones a medios

13 *Ibidem*, 2006.

14 Declaraciones publicadas por el Ayuntamiento de Cádiz. Véase Ayuntamiento de Cádiz, «El Ayuntamiento promociona la marca turística en la Feria de Turismo de Londres», 2007 ; disponible en Internet.

15 Jose Antonio Hidalgo, «Cádiz busca su marca», *Diario de Cádiz*, 19 de enero de 2014; disponible en Internet.

locales y provinciales aconsejaba al Ayuntamiento de Cádiz dar ese giro para construir una marca acorde con el acontecimiento que se aproximaba: el Bicentenario de la Constitución de 1812. El diseño del logotipo para Cádiz 2012 ha correspondido igualmente a las empresas Tapsa y Cadigrafía; el 12 de enero de 2008 podíamos ver por primera vez el símbolo de la nueva marca de «Cádiz Ciudad Constitucional». Ese día salía de la capital el buque escuela de Armada, el Juan Sebastián Elcano y la alcaldesa entregó un lazo en el que aparecía el nuevo símbolo a promocionar para la conmemoración del bicentenario de la Constitución liberal de 1812[16].

La promoción y organización del Bicentenario se conceptualizó desde las instancias políticas y empresariales como una estrategia clave en la construcción de la imagen territorial de la ciudad de Cádiz. En este sentido, la celebración de este evento en la ciudad se concibió como un momento oportuno para diseñar las estrategias necesarias para un nuevo modelo de ciudad, que permitiera desarrollar nuevos proyectos y que no debía ser solamente el reconocimiento a Cádiz de un gran hecho histórico con proyección política, ni mucho menos, como final de etapa de actuaciones de celebración que, por su propia naturaleza, serían transitorias y efímeras.

Los procesos de expansión de la ciudad implicaron la construcción de grandes infraestructuras de transporte cuyo objetivo de legitimación de cara a la población era la mejora de la movilidad y la accesibilidad a la ciudad. Uno de los principales argumentos para construir grandes infraestructuras de transporte gira en torno a los problemas que conlleva el tráfico rodado[17]. En este sentido, se realizaron una serie de promesas electorales y grandes declaraciones de intenciones para la realización de grandes infraestructuras que se suponían que tenían que estar realizadas para el año 2012. Entre ellas podemos destacar algunas de gran envergadura como la construcción del segundo puente de la Bahía de Cádiz, el desdoble de la N-IV y el desdoble de la N-340 entre Vejer y Algeciras. En la actualidad dichas obras no se han llevado a cabo y el segundo puente acaba de concluirse tras un largo proceso de litigios políticos y electorales.

El segundo puente se presentaba desde el Gobierno local como una obra clave para el futuro de las comunicaciones de la Bahía gaditana, como una infraestructura que iba a jugar un importante papel como elemento dinamizador de la estructura socioeconómica de la ciudad y su entorno. Según el

16 Eduardo Ruiz, «Elcano navega con el símbolo del 'Cádiz Constitucional de 2012'», *El País*, 13 de enero de 2008; disponible en Internet.

17 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012, p. 61.

argumentario seguido, todo ello tendría consecuencias muy positivas para la economía de la ciudad, facilitando los intercambios comerciales, el transporte de mercancías, la entrada de suministros y el desarrollo del propio comercio local; no sólo iba a ser un elemento clave para la atracción de inversiones a la ciudad, con la consiguiente llegada de nuevas empresas, grandes firmas comerciales, etc., sino también por la supuesta facilidad que tendrían los clientes de las poblaciones de la Bahía para venir a realizar sus compras[18]. Se insistía en que tendría repercusión en el turismo, con efectos muy positivos para la economía de la capital, sobre todo en el sector de la hostelería en el culmen de la «ciudad-producto»[19].

Todo esto se refleja en las siguientes declaraciones de la alcaldesa de Cádiz del momento Teófila Martínez:

> La celebración del Bicentenario de la Constitución de 1812 servirá como un buen motivo para que tanto Cádiz como las ciudades de su entorno evolucionen hacia un desarrollo económico que proporcionen un mayor y mejor nivel de vida a todos los que vivimos en este enclave de la Bahía gaditana. Es necesaria una mejora de las infraestructuras que permita la circulación entre todas las localidades, un buen sistema que posibilite los desplazamientos de sus habitantes, sin ello no será posible que toda esta Bahía sea una gran Ciudad […] Haciendo camino propiciamos que nuestra provincia tenga oportunidades, porque mientras se construyen los equipamientos surgirán nuevas oportunidades y, de este modo, se generará riqueza y creación de puestos de trabajo y surgirán múltiples oportunidades de empleo que trascenderán seguro más allá del 2012[20].

Por otro lado, en el plano político, se consiguió que la ciudad fuera nombrada sede de la XXII Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno[21], lo cual, según el Ayuntamiento, es el acontecimiento de mayor relevancia social

18 Para un acceso completo a toda esta información y declaraciones al respecto por el Gobierno local, véase http://teofila.es/.

19 Victoria Elizagarate se refiere a la ciudad-producto como el conjunto de características de la ciudad que proporcionan satisfacción de necesidades y deseos a diferentes públicos objetivo, como son los visitantes, inversores, empresas o nuevos residentes (Elizagarate, 2003: 54).

20 Declaraciones publicadas en http://www.casadeiberoamerica.es/cincominutos.asp?id=4

21 Sirva como un detalle que ha querido pasar desapercibido los regalos pagados con dinero público que el Ayuntamiento de Cádiz hizo a los 23 mandatarios reunidos en la Cumbre Iberoamericana: un ejemplar facsímil de la Constitución de 1812, encuadernado en piel con decoración dorada de principios del siglo XIX, elaborado en el taller de los hermanos Galván. En una entrevista en Diario de Cádiz (14 de noviembre de 2012), los artesanos fueron preguntados por el valor económico de estos ejemplares pero se dijo que preferían no hablar de temas económicos. El segundo regalo que recibieron los mandatarios fue un reloj-joya conmemorativo del nacimiento

y mediática de la ciudad en los últimos 200 años. En el plano cultural, el principal logro fue conseguir la Capitalidad Iberoamericana de la Cultura para 2012, conseguida en Costa Rica en 2007.

¿Y ahora qué?

De cara a la galería mediática, la conmemoración del Doce había permitido a la ciudad aguantar uno de los peores años de la crisis económica, con resultados excelentes en cuanto a la ocupación hotelera y los negocios de la hostelería. Según el Ayuntamiento, el Cádiz turístico se había convertido en uno de los puntales de la maltrecha economía de la capital.

Ahora vayamos a un análisis un poco más situado y riguroso de la realidad que vive esta ciudad. Como hemos intentado mostrar, administraciones públicas y actores privados del ámbito empresarial y financiero utilizan este tipo de eventos como pretexto para implementar proyectos urbanísticos y grandes infraestructuras dirigidas a la transformación de la ciudad. Por lo que al situar estos eventos como una de las técnicas modelo para acometer la reforma urbana, éstos no han de ser considerados únicamente en su fin, sino como un medio para atraer capital económico a través del turismo y de la inversión privada, como justificación para realizar grandes intervenciones que revalorizarían la ciudad como estrategia dentro del competitivo mercado urbano internacional[22].

Podemos encontrar dos discursos dominantes en la legitimación de lo que significa *Cádiz 2012*: por un lado, el discurso histórico-cultural y, por otro, el discurso desarrollista-modernizador. El discurso histórico-cultural, para el caso del Bicentenario se traduce en una mirada romántica al pasado de la ciudad de Cádiz como escenario del constitucionalismo español. El discurso desarrollista, como indican Rodríguez Medela y Salguero Montaño[23], persigue la remisión a estas celebraciones como fechas límite para impulsar y acelerar la construcción de grandes infraestructuras y otras intervenciones relativas al

de la bandera española en 1843. El reloj-joya Toro Watch Orígenes es el primer reloj español con diseño patentado internacionalmente y se creó exclusivamente para conmemorar el 170 aniversario del nacimiento de la bandera española. De este reloj-joya se realizó una serie limitada de 1843 unidades y representa la bandera por medio de dos rubíes y un zafiro engarzados; cada reloj está valorado en 375 euros lo que supone alrededor de 8700 euros de dinero público destinados a relojes para mandatarios.

22 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012, p. 178.

23 *Ibidem*, pp. 178-179.

campo de la ordenación del territorio. En este sentido, se pretende enarbolar las repercusiones de la celebración del evento, asociadas al progreso y desarrollo ilimitado para la ciudad. Pero estos beneficios económicos promocionados a la población local están destinados en mayor medida a las grandes empresas financieras, constructoras e inmobiliarias, y a otras corporaciones diversas que se ven atraídas por los beneficios que se obtienen del turismo, y no precisamente a las mejoras de las condiciones socioeconómicas de la comunidad gaditana.

El equipo de Gobierno local y las diferentes instancias empresariales que representan la iniciativa privada en la ciudad apuestan por la construcción de una «ciudad producto» por medio de la publicidad, el marketing y la decoración de una realidad social incómoda de mostrar en una ciudad que rebasa el récord de personas desempleadas a pesar de seguir perdiendo habitantes por el proceso de emigración que se está dando. Esta ciudad encabeza la lista a nivel estatal de paro, de índices de pobreza, exclusión social y de economía sumergida.

El modelo urbano actual fomenta una ciudad cada vez más dividida. El diseño de las infraestructuras está pensado en la eficiencia del transporte, pero no en la calidad del espacio que generan y en la habitabilidad de la comunidad. En este sentido, nos encontramos con enclaves hiperprotegidos (edificios controlados, viviendas valladas, alarmas, cámaras de vigilancia…) y con la privatización de actividades que antes se realizaban en el ámbito público[24]. Este modelo de ciudad estratificada tiene unas perversas consecuencias socioeconómicas y desempeña una función de amplificador y delator de una sociedad cada vez más dividida, que produce cada vez más desigualdad social, más segregación y más precariedad económica, psicológica y cultural[25]. Esta estratificación en los espacios se traduce en un desequilibrio en el tipo y calidad de los equipamientos disponibles, algo de lo que nos ocuparemos a continuación.

Las transformaciones urbanas en Cádiz. Hacia el modelo de ciudad capitalista

> - Soy Teófila Martínez, arquitecto técnico, alcaldesa de la ciudad de Cádiz...
>
> - Para la declaración de los derechos urbanos, ¿nos puedes decir un derecho que habría que proteger del espacio público?

24 Goycoolea, 2006, p. 18.

25 *Ibidem,* p. 19.

- El peatón, que la ciudad esté concebida para el peatón... Del espacio público, habría que quitar aquellos obstáculos que hacen que las ciudades no sean totalmente accesibles. Nos deberíamos poner siempre en la posición de los que tienen dificultades para desplazarse porque esa es la mejor forma de hacer una ciudad sostenible, habitable y amorosa ¿no? Que te acoja, que no te sientas distinto en tu casa que en la calle. Pues yo en los espacios públicos echo en falta más árboles, echo en falta más espacios amables para los mayores y para los niños [...] O sea, me gustaría que la calle fuera tomada por todo el mundo, no solo por unos pocos, si no que el hecho de compartir se diera en la calle porque hablamos de solidaridad, de compartir y muchas veces hay muchas personas que abandonan la calle porque creen que han sido expulsadas de la calle, que no tienen sitio en la calle porque hay veces que nos toman la calle aquellas personas que no utilizan los espacios públicos con el respeto a la generalidad, a todos los demás[26].

Hemos elegido estas declaraciones públicas de la exalcaldesa de la ciudad, Teófila Martínez,[27] para iniciar este epígrafe por la falta de coherencia con los planes políticos de la corporación local en relación a la configuración del modelo de ciudad y a las transformaciones urbanas en el contexto del modelo de ciudad capitalista.

Conformar el contexto de transformación urbana

Como mantienen Rodríguez Medela y Salguero Montaño[28], los procesos de transformación urbana de la ciudad capitalista se basan en tres pilares principalmente: uno, la habitabilidad, entendiendo ésta por el conjunto de viviendas y servicios que hacen habitable un determinado espacio; dos, la movilidad, es decir, la red viaria de transportes de una ciudad dispersa donde para casi cada acción diaria hemos de desplazarnos; tres, el espacio público, calles, plazas, parques y demás lugares que se encuentran entre las viviendas y los circuitos de movilidad.

Como ya hemos señalado, en la ciudad de Cádiz, la vivienda es, junto con el desempleo, uno de los problemas más graves que afecta a la ciudad. En este sentido, se diferencian dos grandes intervenciones que han generado impacto en la ciudad, y en especial en las redes comunitarias[29]. Por un lado, la

26 Declaración durante el taller *La rebelión del espacio público por parte de Teófila Martínez Arquitecta Técnica y Alcaldesa de la ciudad de Cádiz*, organizado por el Colegio de Arquitectos de Cádiz; disponible en Internet.

27 Este texto es previo a las candidaturas municipalistas que llegaron al Gobierno de algunas ciudades del Estado español, entre ellas Cádiz. Teófila Martínez fue alcaldesa de Cádiz entre 1995 y 2005. [N. de E.]

28 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2013, pp. 192.

29 Egea Jiménez *et al*., 2008.

rehabilitación de viviendas y por otro, la nueva concepción urbanística del centro de Cádiz plasmada en el Avance del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU)[30]; y ambas enmarcadas dentro de la estrategia de marketing urbano: *Cádiz 2012*. La celebración del Bicentenario en la ciudad, tal y como se ha expuesto anteriormente, es un «contexto favorable»[31] para diseñar las estrategias necesarias para un nuevo modelo de ciudad que permita desarrollar un cambio, una transformación urbana; una modificación, por tanto, de los usos y las utilidades del espacio público en Cádiz. Se desarrolla un programa de rehabilitación de viviendas, fundamentalmente en el casco histórico, produciendo en general una mejora en la habitabilidad de las viviendas, cuyo estado era de abandono y deterioro. No obstante, otras consecuencias no se han dejado esperar: subida del precio del suelo e interés creciente de inmobiliarias y promotores, fundamentalmente por zonas que reúnen todos los atractivos para invertir. Esto ha desencadenado la actuación de los «asustaviejas»[32] y casos de *mobbing* inmobiliario. Estas actuaciones, en términos del propio PGOU, pretenden convertir el casco antiguo en un «gran centro comercial abierto», partiendo de la idea de que el incremento de las rentas inmobiliarias estimulará la rehabilitación y la apertura de negocios. Los escasos ingresos económicos de la mayoría de la población, junto a la revalorización e incremento de los precios, hacen que Cádiz se convierta en una de las ciudades españolas donde el precio de la vivienda (compra o alquiler) es muy elevado.

La red de transportes y los circuitos de movilidad de la ciudad *Cádiz 2012* en su transformación al modelo de ciudad capitalista se ha establecido a partir de modificaciones de la red de transportes urbanos e interurbanos[33], mejoras en las infraestructuras y la venta de las megaconstrucciones del anteriormente mencionado segundo puente y del tranvía que conectará Chiclana - San

---

30 Aprobación definitiva de manera parcial por Orden de la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de 24 de noviembre de 2011. *BOJA*, núm. 73 de 16 de abril de 2012; disponible en Internet.

31 La creación de un contexto favorable en Cádiz para las modificaciones y las transformaciones del espacio público son básicamente: generar restricciones y prohibiciones como la ley antibotellón, la prohibición de la música en directo; crear, por un lado, un contexto que potencie y facilite el uso consumista y privativo del espacio público y, por otro, que dificulte el uso social del espacio público; generar alarmismo social con diferentes «problemáticas» como el tema de la inseguridad ciudadana que conlleva a una intensificación de la presencia y el número de agentes policiales, entre otras cuestiones.

32 Concepto coloquial utilizado en Cádiz para definir a aquellos promotores inmobiliarios deshonestos que presionan a inquilinos que pagan alquileres bajos para que abandonen sus viviendas y poder comprar así los inmuebles en los que viven (para demolerlos y construir nuevas viviendas o simplemente para conseguir mayores rentas).

33 Esta área metropolitana la delimita Cádiz, Puerto Real, San Fernando, Chiclana, Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera.

Fernando - Cádiz. La movilidad urbana en la Bahía de Cádiz en un día laborable es de un total de 2.176.140 desplazamientos, de los cuales, el 32,1 % se realizan a pie; el 0,4 % se hacen a través de la red de transportes interurbanos públicos, el 47,2 % en transporte privado de turismos y en bicicleta el 1,6 %[34]. El 11 de diciembre de 2012, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó la formulación del Plan Andaluz de la Bicicleta. Su objetivo es propiciar un mayor uso de este medio de transporte en favor de la movilidad sostenible; debe abordar no solo la infraestructura viaria, sino también elementos complementarios como aparcamientos, la intermodalidad o medidas de concienciación ciudadana y de gestión. El diagnóstico realizado en este proyecto mantiene que la ciudad de Cádiz tiene 2,55 % de vías ciclistas en la ciudad[35], un porcentaje mucho más bajo que el resto de capitales andaluzas.

La morfología de la capital gaditana es apta para utilizar la bicicleta como medio de movilidad y transporte. Sin embargo, no existe carril bici para uso exclusivo de la bicicleta. Todos son compartidos, obligatoriamente, entre peatones y ciclistas. El uso del coche, la falta de espacio en la ciudad, los precios elevados de los aparcamientos que existen, unido a la falta de espacio para aparcamientos públicos explican la dilatada tardanza para llegar al acuerdo por parte de la corporación local con el resto de administraciones para poner en marcha el proyecto de carril bici en la ciudad. La pérdida de aparcamientos en pro del carril bici derivaría en una pérdida considerable de votos al Gobierno local. Por otro lado, es posible que la corporación local no entienda la necesidad de generar un espacio exclusivo (carril bici). Por una razón o por otra, la ciudad de Cádiz se encuentra inmersa en un conflicto[36].

Transformaciones urbanas y conflictividad social

El espacio público es un lugar conflictivizado en el cual la convivencia no siempre es fácil. Se tiende a atribuir el desorden o el conflicto a grupos particulares en lugar de mantener y visibilizar que el origen del conflicto es el propio espacio público, en tanto que no existen fundamentos sociales que

34 Instituto de Estadística y Cartografía de Andalucía. Encuesta social 2011: *Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía.*

35 Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía, *Plan andaluz de la bicicleta. PAB 2014-2020. Documento para la Comisión de Redacción*, Sevilla, Junta de Andalucía, 2013, p. 63; disponible en Internet.

36 No obstante, en principio, el 18 de julio de 2014 el Ayuntamiento de Cádiz y la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía desbloquearon el inicio de la construcción de los carriles bicis en Cádiz incluidos en el Plan Andaluz de la Bicicleta y cimentados en Fondos Feder de la UE.

produzcan un acuerdo acerca de qué es y para qué sirve. No existe consenso social en relación con la concepción y el uso del mismo. La imagen homogénea del espacio urbano en el discurso dominante actual se establece sobre un supuesto orden en el que se excluye todo aquello que pueda modificarlo, y éste se construye mediante una serie de conflictos socio-económicos concretos que adquieren presencia. El espacio público no se genera con base en acuerdos, sino a través de confrontaciones económicas y sociales.

La noción de ordenanza del uso del espacio público es generadora de conflictividad social, además de resultar contradictoria en sí misma. La ordenanza se caracteriza por regular, mediante una imposición punitiva, el espacio público contra el desorden. Las normativas relacionadas con el espacio público están representadas por un discurso sobre la democracia pero que encumbran un modo de regulación autoritaria al emplear la noción de espacio público como un referente homogéneo y totalizador. La normativa y la concesión de licencias para la venta ambulante en el baratillo[37] en la ciudad de Cádiz[38] evidencia este hecho. La corporación local se apropia de la toma de decisiones sobre el uso y el significado del espacio público. De este modo, se afirma que determinados grupos, como el de vendedores ambulantes, o «baratilleros» realizan determinadas acciones que generan conflictos como por ejemplo «dejar sucia la zona una vez usada», a la vez que se niega la posibilidad de que dichos grupos estén reconocidos en el debate que genera este conflicto. La forma de deslegitimación es la invisibilización del colectivo. La fórmula más utilizada por la corporación local hasta ahora es la desacreditación ante el resto de la ciudadanía a través de su criminalización, sirviéndose del apoyo de la policía, como «herramienta imprescindible» para la consolidación de su autolegitimación.

Espacios públicos, espacios de consumo

En las actuales democracias liberales, el principio ideológico del espacio público es el de un espacio abierto a toda la ciudadanía, sin exclusiones. Supuestamente todos y todas estamos en condiciones de igualdad en el acceso y en

37 Mercadillo dominical en el que se pone a la venta todo tipo de utensilios de segunda mano. Este mercadillo anteriormente estaba ubicado alrededor de la plaza de abastos y no era necesaria ninguna licencia municipal para poder vender. El 16 de diciembre de 2007 se realiza su traslado a la Avda. Gómez Ulla, frente al Parque Genovés y comienza a ser obligatorio la tenencia de licencia municipal. El 23 de marzo de 2014 se vuelve a ubicar a los baratilleros en los aledaños del Mercado Central aunque no de forma definitiva.

38 Ordenanza reguladora del comercio ambulante en el término municipal de Cádiz. *BOP,* núm. 49, 15 de marzo de 2011.

los usos del espacio público, independientemente de la posición socioeconómica o el origen cultural. Ésta es la idea o, si se quiere, la retórica dominante del espacio público. Sin embargo, un espacio público abierto a todas las personas, sin exclusiones, seguramente no ha existido nunca. La concepción liberal del espacio público es un concepto idealista que se caracteriza por esconder las restricciones de acceso a los grupos menos favorecidos de la sociedad y, al mismo tiempo, por marginar otras formas de vida pública diferentes a las dominantes. La definición de espacio público urbano no es tanto de naturaleza jurídica (la propiedad pública), como sociológica (su uso y, sobre todo, sus condiciones de acceso). Hay espacios de titularidad pública que no son de acceso libre, mientras que otros de titularidad privada sí lo son. En este sentido, lo definitorio del espacio público es que es propiedad del Estado.

En principio, cualquier persona tiene el derecho a acceder y a hacer uso del espacio público de una ciudad. Pero en la vida cotidiana, trasladar este principio a la micropolítica de calles y plazas no es nada sencillo, está sujeto a conflictos y genera tensiones. Si juego al fútbol en una plaza, el derecho de la gente a pasar por allí se verá comprometido, y a la inversa, si hay gente que pasa no puedo jugar al fútbol. Al final, alguien tiene que tener la prioridad y eso es una cuestión política. En la ciudad de Cádiz, la prohibición de juegos de pelota en casi todas las plazas es un ejemplo claro de cómo la prioridad es la de las personas adultas sobre las necesidades de las personas jóvenes, niños y niñas.

En la práctica, cualquier regulación (formal o informal) del espacio público suele reflejar la correlación de fuerzas existentes en una sociedad determinada; en el caso de la ciudad de Cádiz, la fuerza la tiene el empresariado-corporación local y la economía de la «ciudad producto». En las plazas públicas, la inmensa mayoría del espacio está destinado al uso de bares y de restaurantes, restando, y en algunos casos anulando, las posibilidades de hacer un uso deportivo, recreativo, etc., del mismo. También cabe destacar el uso por parte de la corporación local de los espacios públicos, como por ejemplo la Plaza de la Catedral, como espacio de rentabilidad económica para ciertas empresas o para el uso exclusivo y excluyente del resto de la población gaditana.

Son muchos los conflictos que se pueden producir entre diferentes usos y funciones del espacio urbano, pero tal vez hay una tensión estructural difícil de gestionar entre dos funciones diferentes, entre el estar y el pasar, entre el viandante y los usos de sociabilidad. Existe una diferencia importante, desde el punto de vista antropológico, entre estas dos funciones. La función principal en el modelo de ciudad capitalista es la de paso y consumo, la función social y comunitaria del uso de los espacios desaparece como tal, apareciendo como una consecuencia, no como un fin, como una función necesaria para el

desarrollo de la comunidad. Por un lado, hay un repliegue de la sociabilidad en el espacio doméstico, resultado de la valoración de la intimidad[39]. Por otro, hay una privatización de la sociabilidad en lugares de consumo, como bares y restaurantes, centros comerciales, clubes deportivos, etc. Podría decirse que la sociabilidad se está privatizando a la vez que mercantilizando, reduciéndose a espacios socialmente homogéneos y haciendo cada vez más improbables los encuentros con gente socialmente diferente. Un ejemplo claro en la ciudad de Cádiz sería el fenómeno terraza[40] en el que casi todos los bares y restaurantes tienen espacios de mesas en plazas y otros espacios públicos; el precio que un negocio de hostelería tiene que pagar por habilitar una terraza en el exterior de su local es de 8,20 euros por metro cuadrado de terraza cada trimestre[41], por lo que resultan muy beneficiosas a las arcas municipales.

En las sociedades occidentales, las calles y las plazas constituyen cada vez menos un lugar para estar, para desarrollar relaciones de sociabilidad, para reunirse con personas conocidas, vecinas y amigas.

Trasformación del espacio público para el modelo de ciudad capitalista: la Plaza de San Juan de Dios

Un ejemplo de lo que venimos comentando en este texto sería la Plaza de San Juan de Dios establecida desde la estrategia local de transformación urbana como un «no lugar»; estos, según Marc Augé[42], son espacios que no pueden definirse ni como espacios de identidad ni como relacionales ni como históricos. Por «no lugar» se designa dos realidades complementarias pero distintas: los espacios constituidos con relación a ciertos fines (transporte, comercio, ocio) y la relación que los individuos mantienen con esos espacios. Los «no lugares» crean una contractualidad solitaria.

La Plaza de San Juan de Dios es la entrada, el escaparate de la ciudad. Es el «pasillo» que une el puerto con el casco histórico de la ciudad. Esta plaza ha sido tradicionalmente un espacio de uso social, de encuentro y de disfrute.

39 Sennet, 2001.

40 Las terrazas de los bares y los restaurantes de la ciudad de Cádiz, están siendo las grandes usuarias de los espacios públicos de la ciudad. Véase «Ordenanza municipal de publicidad y uso de la vía pública». *BOP*, núm. 188, 16 de agosto de 2005.

41 PMD, «Investigan una posible falsificación de licencias para terrazas de bares», *Diario de Cádiz*, 8 de agosto de 2013; disponible en Internet.

42 Augé, 1992, p. 83.

Pero para poder desarrollar su nueva función de escaparate, eran necesarios algunos cambios. Los cambios urbanísticos se llevaron a cabo previamente a la celebración de *Cádiz 2012* (desaparición de lugares para sentarse (bancos), escasez de espacios de sombra y de fuentes de agua potable...) y afectaron de forma importante a los usos de sociabilidad de la población de la ciudad, fundamentalmente a las personas sin hogar, personas mayores, niños y niñas con sus familias. Esta modificación urbanística iba destinada a limitar el uso para la sociabilidad, en fomento del uso consumista o viandante del espacio. La idea era que ese lugar se convirtiese en un «no lugar», un espacio vacío de sociabilidad, un escaparate neutral y homogéneo en ausencia de realidad social gaditana. Pero tal y como mantiene Marc Augé[43], la realidad es que los lugares y los no lugares se entrelazan, se interpretan. La posibilidad de un no lugar siempre está presente en el lugar que sea. Lugares y no lugares se oponen (o se atraen) como las palabras y los conceptos que permiten «describirlas»[44].

Durante un tiempo, resultó casi imposible usar la Plaza de San Juan de Dios como lugar social. Pero después de muchos meses se pusieron asientos públicos (una tercera parte de los que había anteriormente) y una fuente con agua potable, y las personas comenzaron a volver a hacer uso de la plaza como tradicionalmente habían hecho. Aún así, al tener asientos escasos, no había espacio para ser utilizados por tantas personas como antes de la remodelación de dicha plaza. Meses después, se traslada la estatua de Segismundo Moret, de la plaza de Sevilla a la Plaza de San Juan de Dios. Esta estatua, alzada en una base de escalones de mármol, es utilizada como asiento. Las personas se sientan a hacer vida social. Se convierte en un espacio de encuentro, de descanso, se convierte en «un lugar». Un espacio en el que se producen encuentros cotidianos, en los que surge todo tipo de interacción y de expresión de la sociabilidad, un espacio de ocio, de interacción, de divertimento.

Para comprender qué pasa en las calles y en las plazas de Cádiz, como venimos argumentando, se debe de tener en cuenta todos los factores y funciones mencionadas anteriormente. Todo ello unido a la realidad cultural, social, económica y política de la ciudad. Es fundamental tener en cuenta el grado de interacción y de confrontación que existe entre el espacio público y las condiciones de acceso que tiene la gente a otros espacios (como la vivienda o los equipamientos colectivos, públicos o privados); la cultura popular y las costumbres de la población; o la estrategia local de intento fallido de instauración del modelo de ciudad capitalista en la ciudad de Cádiz.

43 Augé, 1992.

44 *Ibidem*, p. 110.

Experiencias de lucha y de resistencia

El control del espacio público, exclusivamente en manos del Gobierno local, hace difícil la organización de los colectivos en lucha, los criminaliza sólo por su presencia en las plazas y las calles, burocratiza y deja en manos de los intereses institucionales la posibilidad de la acción colectiva. Cualquier acto de desobediencia que contravenga la visión del Gobierno está siempre sujeto a la sanción normativa[45].

A continuación expondremos y analizaremos las diferentes luchas y resistencias relacionadas con los planes de modificación en un sentido neoliberal de la ciudad. En este sentido, planteamos dicho análisis atendiendo a cuatro cuestiones:

1) Nivel de profundidad en los discursos de resistencia (por ejemplo, observando si en los discursos aparecen, y con qué frecuencia y en qué sentido, conceptos como capitalismo, especulación, gentrificación, etc.) para comprobar si los participantes en las luchas son conscientes de las implicaciones globalizadoras de la cuestión que les afecta o sólo reaccionan ante la inmediatez de los problemas. Yendo más al centro de la cuestión, si existe conciencia de que se lucha contra una planificación urbana resumida en el concepto de «marca» o si se trabaja un poco a ciegas.
2) Extracto social (de clase) de las personas movilizadas, y en caso de poder acceder a esa información, de aquellas que llevan la iniciativa en la organización de la protesta. Previamente a este punto, la situación de clase objetiva y subjetiva en la ciudad para, desde este conocimiento, comprender mejor las dinámicas sociales de las luchas. Junto con esto es importante observar las vinculaciones partidarias o institucionales de los núcleos de protesta. Igualmente, trazar una relación causa-efecto entre el tipo de gente que resiste y la consecución o no de sus fines.
3) Formas de organización de la protesta, discerniendo entre la realidad y la nomenclatura. También puede trazarse una trayectoria de modificación en la organización de la protesta desde el plataformismo hasta las nuevas formas inauguradas por el 15M. Por lo tanto, se tendrá en cuenta esta movilización social como posible punto de inflexión.

---

45 García García *et al.*,p. 15.

4) Por último, la práctica de la protesta: si son formales (carta, conferencia, comunicado), simbólicas (cierto tipo de acciones como performances y también algunos tipos de concentraciones-manifestaciones) o han intentado hacer mella con voluntad de transformación o no (ya sea mediante presencia, si no masiva sí permanente, ya sea mediante estrategias de crecimiento para ganar implicación, mediante acciones prácticas como boicots, sabotajes, etc.).

En este sentido, lo primero que llama la atención de Cádiz es que no esté ardiendo: cómo una ciudad que encabeza desde hace años la lista de paro, la lista de emigración, la de casos de infravivienda parece vivir en una eterna calma chicha. Entendemos que esto está relacionado con la dinámica en la composición de clase que la ciudad ha sufrido en las últimas cuatro décadas, lo que esto ha supuesto para el movimiento obrero y lo que ha supuesto, al mismo tiempo, en los movimientos sociales en general.

En Cádiz nos encontramos con una clase obrera en descomposición, no por aburguesamiento material sino por lumpenproletarización, debido al desempleo masivo[46] provocado por los planes de reconversión de los años ochenta y por la consecuente creación de una sociedad subsidiada. Esto ha provocado una abulia colectiva, así como ha resultado en una ideología y unas organizaciones de clase diluidas[47]. Un síntoma evidente de la falta de perspectivas de vida en la ciudad es la emigración, con la consiguiente pérdida de población[48] y la escasa cantidad de personas inmigrantes con residencia en Cádiz[49]. Frente a lo ocurrido respecto a otras localidades, el «desclasamiento» se ha producido hacia abajo y no hacia arriba, aunque no han faltado, inserta la ciudad en las dinámicas del capital del último cuarto de siglo, influencias de la lógica neoliberal (competitividad, consumismo, individualismo, ruptura de lo comunitario...) en las relaciones sociales. En Cádiz, ciudad que no tiene recursos

46 Desempleo que no afecta sólo a Cádiz capital sino al conjunto de la provincia, con más del 40 % de la población activa en paro. Véase Mercedes Morales, «Más del 40% de la población activa de Cádiz está en paro», *Diario de Cádiz*, 24 de enero de 2013; disponible en Internet.

47 El último conflicto de clase con apoyo y respaldo social mayoritario acaecido en la ciudad (y la Bahía) data de los años 80, en torno a las reconversiones de astilleros (Florido del Corral, Gutiérrez Molina, Roca Martínez, 2009).

48 La población ha descendido desde el año 1991, en la que se cifraba en 157.766 personas hasta las pocas más de 123.000 de la actualidad. Véase José Antonio Hidalgo, «El hundimiento de la población lleva a Cádiz a cifras de 1963», *Diario de Cádiz*, 7 de enero de 2013; disponible en Internet.

49 Estadísticas de la Junta de Andalucía - Cádiz (2013, 2012): población, número de extranjeros; disponible en Internet.

primarios y en la que se ha desmantelado la industria, no se ha vivido tampoco, debido a las limitaciones geográficas de la urbe, el boom inmobiliario que en otros lugares ha permitido el sostén de una clase obrera objetiva aunque subjetivamente aburguesada, sino que ha producido una sociedad económica y moralmente deprimida: redes solidarias destruidas, sostenida la sociedad desde hace años por los subsidios del Estado y por la economía sumergida que ahora está aflorando en otros lugares. Así se ha permitido un desarrollo particular del individualismo neoliberal que ha roto la conciencia de clase, lo que ha contribuido a alimentar un escaso sentimiento de colectividad. La necesidad humana de asociacionismo ha sido cubierta por cofradías y agrupaciones de Carnaval, que a la postre ha facilitado al mismo tiempo la creación de un sostén ideológico interclasista concretado en una mentalidad identitaria en torno al localismo más populista, el gaditanismo[50].

El modelo de desarrollo de la ciudad, pese a las limitaciones que en este sentido tiene la misma, se ha centrado en el turismo de sol y playa, convirtiéndose el sector servicios junto al funcionarial en el único sector económico activo y generador de capitales. Los capitalistas gaditanos afincados en Cádiz son principalmente rentistas, lo que ha provocado, por un lado, una inflación desmedida en el precio de la vivienda y de los locales y, por otro, una apuesta clara por el mantenimiento de la infravivienda[51]. En este sentido, es relativa la influencia de la operación de la marca *Cádiz 2012*, que debería basarse en la explotación de la historia y de la cultura gaditana. Esto puede apreciarse en la mínima apuesta del Ayuntamiento y los poderes fácticos por explotar el Carnaval, en la forma cultural exclusiva que toma en Cádiz, ya que sigue siendo temido y maltratado por dicha oligarquía como en el siglo XIX, pese al impulso y las plusvalías que a través de las retransmisiones de Canal Sur ha tomado el COAC[52].

---

50 Localismo identificado en torno a tres ejes: el club de fútbol Cádiz SAD, el Carnaval y la Semana Santa.

51 Mato Ortega, 2005, pp. 163-182.

52 A parte del COAC, donde el Carnaval de estilo andaluz ha alcanzado cotas de estilismo muy altas, caracteriza al Carnaval gaditano la toma de las calles por agrupaciones y afición. La presión que ha recibido por parte del Ayuntamiento a través de la policía alcanzó su culmen en los Carnavales de 2013, motivando la aparición de la Plataforma Por un Carnaval Libre. Véase: http://poruncarnavallibre.blogspot.com.es/. Al mismo tiempo, ni siquiera el COAC es fomentado, pese a las apariencias, pues al tiempo que se financian las cofradías, nos encontramos con una cantera del carnaval descuidada que sólo ha recibido apoyo desde los movimientos sociales. Véanse Jesús Cañas, «Las cofradías cobrarán subvención por la semana santa de 2014», *La Voz Digital*, 9 de abril de 2014 (disponible en Internet) y José M. Sánchez Reyes, «"Ensayódromo" en Valcárcel», *Diario de Cádiz*, 6 de octubre de 2011; disponible en Internet.

Encontramos entonces, por un lado, una clase obrera con escasa conciencia y hundida en la depresión colectiva, a lo que se suma un envejecimiento de la población debido a la emigración[53]; y por otro, una burguesía bastante pacata y, pese a los brotes neoliberales, muy conservadora y pegada a la tradición, lo que, más allá de los proyectos faraónicos como el del segundo puente y la remodelación de la Caleta, ha provocado un tímido enfoque de la marca *Cádiz 2012* en cuanto a transformación de la ciudad. Esto, obviamente, ha afectado a los conflictos sociales: pocos han tenido esta cuestión como telón de fondo directo y ninguno ha sido consciente de ello, salvo probablemente el movimiento Salvemos la Caleta[54]. No ha habido una oposición concreta al Bicentenario y a los planes urbanísticos que pudiera haber traído consigo[55]. En este sentido, hay que

53 El PP ha centrado sus políticas en la población mayor, han sido escasas las políticas dirigidas a la juventud o enfocadas a elaborar un plan de fomento de la cultura. Eso explica que surgieran iniciativas como SED (Salvemos el Directo). Véase Lakshmi I. Aguirre, «Comunicado de Salvemos el Directo de Cádiz», *Tertuliaandaluza.com*, 24 de abril de 2009; disponible en Internet. En gran medida, incluso el turismo que llega a la ciudad es un turismo de tercera edad embarcado en cruceros.

54 Comunicado al pleno del Ayuntamiento el 9 de abril de 2010: «La Plataforma Salvemos la Caleta como organismo independiente […] 5. Su suspicacia ante la propia elección, con insistencia, del Castillo de San Sebastián, que no tiene ninguna relación especial con el 12, como centro de los fastos del Bicentenario. Ésta resulta sospechosa e induce a pensar si el verdadero interés de las obras se encuentra no en su protagonismo en 2012 si no en su aprovechamiento económico a partir de 2013. / 6. Su exigencia de que el uso que se le dé al Castillo de San Sebastián respete pues, estas cuatro premisas: uso público y no especulativo, uso popular y no privativo, encaje con el entorno paisajístico tradicional y respeto por el medioambiente». Véase la web http://salvemoslacaleta.scoom.com/. El artículo que, dos años después del conflicto, publica el periódico *La Levantera*, se enmarca claramente en las coordenadas que trazamos en el presente capítulo: «Del año 2012 vendían las instituciones que iba a ser el gran revulsivo para Cádiz. A la vez que se quejaban de la escasa implicación de la ciudadanía gaditana en el asunto. Lo sucedido en otras localidades con los grandes eventos institucionales venían a dar la razón a los escépticos. La Expo de Sevilla o el Fórum de Barcelona, ciertamente, mejoraron la transitabilidad de dichas ciudades y su puesta en valor de cara al turismo y la compra-venta, convirtiéndolas en *marcas* (la marca Barcelona o la marca Sevilla), pero a costa de una *pérdida de la identidad urbana* y de una operación de expulsión de los barrios populares de la ciudadanía con menores ingresos. En Cádiz, ha destacado el paralizado segundo puente. Sin embargo, había otro macroproyecto de transformación de la playa de la Caleta»; véase en Internet «La zanahoria y el asno: turismo depredador en la Caleta».

55 Lo único que se hizo desde los movimientos sociales fue sacar un cartel en el que se intentaba ridiculizar a la alcaldesa de Cádiz superponiendo su rostro en la figura principal del monumento a las cortes. La escasa utilidad de esta iniciativa que pretendía ser hiriente se demostró cuando días después la portada del suplemento dominical de *El Mundo*, llevaba la misma imagen, en este caso, a la alcaldesa disfrazada. Véase «Diez grandes portadas de 'Magazine', dominical de El Mundo que cierra en octubre», *33grados*, 20 de septiembre de 2013; disponible en Internet. Durante los días de celebraciones institucionales del 200 aniversario de las Cortes de Cádiz, se realizó una manifestación convocada por la Plataforma Ciudadanía ante el Bicentenario y dos «contracumbres». Véanse respectivamente «Plataforma Ciudadanía 2012 ante el Bicentenario de la 'Pepa'», *Rojo y Negro*, 16 de marzo de 2012 (disponible en Internet) y «Sobre la Cumbre Latinoamericana alternativa en Cádiz», *La Levantera,* 8 de enero de 2013 (disponible en Internet).

tener en cuenta que la crisis capitalista iniciada en 2008 ha limitado también el alcance de dichos planes, habiendo quedado reducido el macroevento llamado a suponer una renovación de la ciudad a algunos cuantos actos más bien casposos. Relativo impacto pues en los discursos de los movimientos sociales (incluso Salvemos la Caleta) de esta cuestión, debido en parte a la escasa esperanza de que tuvieran repercusión social, de hecho, se observa un claro recurso en dicha plataforma al discurso que ataca a la fibra sensible (al gaditanismo[56]).

Yendo a la naturaleza de los movimientos sociales que se han dado en Cádiz en la última década, y analizando en primer lugar los activos con anterioridad al 15M, podemos afirmar que han sido mayoritariamente movimientos reactivos, defensivos, ante las agresiones neoliberales[57], excepción hecha de la Asamblea Ciclista, prácticamente el único movimiento real, por su continuidad en el tiempo (más de ocho años) y por su capacidad de convocatoria (las «bicifestaciones», que rondan entre las 50 y las 150 personas), y al mismo tiempo proactivo, ya que ha propuesto un modelo de ciudad propio[58], amén de inserto en un discurso de crítica tangente al capitalismo[59]. Los movimientos sociales gaditanos en general han utilizado herramientas de movilización «legalistas» en su mayoría: comunicados de prensa, intervenciones en los plenos del Ayuntamiento, concentraciones y manifestaciones con aviso previo, etc. El boicot, el sabotaje, la desobediencia civil y otras técnicas incisivas no han estado presentes durante estos años hasta la irrupción del 15M.

---

56 «Pues sí, un miércoles más, aún echando de menos a much@s que se dan día a día golpes en el pecho por *su* Caleta, nos concentramos un grupo de irreductibles para dar "caló" a las instituciones que andan detrás del proyecto e información y una oportunidad de oponerse manifiestamente a quienes están en contra del mismo, a saber, cualquiera que no tenga un interés directo en la proyectada obra: caleteros hombres y mujeres; gente de Cádiz; turistas habituales, enamorados de Cádiz por cómo es y no por cómo quieren que sea; turistas ocasiones y casuales encandilados con lo que ven, porque es auténtico, y hartos de tanto turismo artificial en ciudades de diseño y cartón piedra». Comunicado del 5 de Julio de 2010; véase la web http://salvemoslacaleta.scoom.com/

57 Así lo demuestra la propia autodenominación de muchos de estos movimientos: Salvemos la Plaza Santa María del Mar, Salvemos la Aduana, Salvemos la Caleta, Salvemos el Directo, Plataforma ciudadana contra el Tercer Acceso a Cádiz y por un Transporte Sostenible para la Bahía.

58 Alegaciones de la Asamblea Ciclista al PGOU. Véase https://docs.google.com/file/d/0B3QGb_K-3jmUREVIX3pzRl83S2s/edit?pli=1

59 Unido al planeamiento urbano alternativo de carriles bici y zonas de tráfico calmado aparece una crítica al modelo de movilidad basado en el consumo del petróleo y en las lógicas del capital: «El equipo de Gobierno apuesta por una política de atracción de coches hacia el centro pues fundamenta su economía en una política recaudatoria basada en los aparcamientos. Es lamentable que en una ciudad ideal para los desplazamientos con transporte público y bicicleta, siga siendo el coche el dueño de las calles. Y sólo porque el Ayuntamiento necesita sustentar su economía en los ingresos procedentes de la construcción y explotación de parkings. Es necesaria otra gestión económica y de la movilidad». Comunicado del 25 de diciembre de 2010.

Puede constatarse también que en la mayor parte de los casos ha sido nula la independencia respecto a los partidos políticos, entendible en tanto rotas, como comentábamos anteriormente, las redes sociales básicas. Así, la mayor parte de las veces los movimientos se han configurado a la manera de plataformas donde de manera explícita (Por un PGOU alternativo, por ejemplo, donde estaba Izquierda Unida, o la Plataforma Salvemos la Aduana, que contaba con el apoyo explícito del expresidente de la diputación Francisco Cabaña, del PSOE) o no tanto (Plataforma Más Tranvía, Plataforma Salvemos la Plaza Santa María del Mar) encontramos a partidos políticos o al menos a integrantes de los mismos con un papel más o menos director. En este campo, encontramos también una salvedad en los dos movimientos mencionados: la Plataforma Salvemos la Caleta, en la que el intento de acaparación por parte de partidos políticos fue neutralizado y se mantuvo consciente y batalladoramente autónoma[60], y la Asamblea Ciclista, siempre alerta ante los posibles intentos no ya de acaparación, sino de mera capitalización de las protestas y de los resultados por parte de los partidos[61].

60 En el Comunicado al pleno del Ayuntamiento del 9 de abril de 2010 y con relación al cumplimiento por parte del cabildo de las exigencias proclamadas: «(...) 10. Cualquier otra opción tomada por este Pleno demostrará: a) el alejamiento de las instituciones públicas y en concreto de este pleno y los partidos políticos en él representados de los intereses, deseos y querencias de la ciudadanía a la que dicen representar; b) en este mismo sentido, la cada vez mayor necesidad de que la ciudadanía se organice al margen de los partidos y de las instituciones, pues al final, sólo los/as ciudadanos/as se representan a sí mismos/as, estando los partidos e instituciones más al servicio de los intereses especulativos del ladrillo y del turismo que a otra cosa; c) por corolario, la necesidad de que la Plataforma continúe su camino. Camino que pasa por: primero, seguir informando a nuestros vecinos de Cádiz, (cosa que no hacen las administraciones, más interesadas en seguir con sus cantos de sirenas en loor del desarrollismo); segundo, seguir recogiendo firmas para la declaración de la Caleta como Monumento Natural, y tercero, iniciar las movilizaciones pertinentes para mostrar el rechazo mayoritario (por si las firmas no bastaran a ojos de la administración) de la sociedad gaditana a las obras de alteración de uno de los escasos remansos de paz y de dignidad colectiva que quedan en esta ciudad». Véase la web http://salvemoslacaleta.scoom.com

61 «La Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz se siente estos días de campaña electoral sorprendida por el hecho de que muchos partidos políticos la llamen y ahora estén dispuestos a escuchar nuestras propuestas. La invitan a participar en actos, recibe promesas sobre el carril bici para Cádiz y hasta disparates como el de obligar a tener carnet de conducir a los usuarios de la bici, capaces de pedirlo para los peatones también. Sabemos que en el fondo, a los que apoyan los vehículos privados les estorbamos todos, para ellos la calle es sólo de los coches. El único objetivo es la utilización de colectivos como la Asamblea Ciclista Bahía de Cádiz en reuniones y actos electorales para ofrecer a los votantes una imagen de partido político comprometido y preocupado por la movilidad sostenible, cuando han tenido tiempo de sobra para preocuparse. Es puro oportunismo político encaminado a ofrecer una imagen social menos rigurosa y más cercana a los ciudadanos, convirtiéndose en una especie de farsa [...] Como conclusión, la Asamblea Ciclista de la Bahía de Cádiz muestra su más enérgico rechazo a este tipo de prácticas porque considera que se trata de una mera artimaña de los partidos políticos por captar más votos, y no una actividad encaminada a mejorar los problemas de la sociedad. Así mismo desearíamos se nos tuviese más en cuenta a la hora de la elaboración de los proyectos de movilidad sostenible para nuestra ciudad y no solamente en periodos electorales». Comunicado de prensa del

Ambos movimientos, sin embargo, han buscado una solución institucional: la declaración de la Caleta como Monumento Natural, que finalmente Izquierda Unida parece que va a llevar al Parlamento andaluz, y la construcción y la constitución por parte del Ayuntamiento del entramado de carriles bicis y zonas de tráfico calmado. La presencia de partidos políticos en las luchas sociales, cuando estos abarcan el marco institucional, diluyen las críticas más globales y radicales, y en cualquier caso, rompen las dinámicas propias de los movimientos sociales relacionadas con la horizontalidad y la autonomía. Sin embargo, hay que tener en cuenta que esta presencia se explica por la propia inexistencia de un tejido social que practique autogestión, autonomía y solidaridad. En el caso del carril bici, la ejecución de la propuesta pasa, en el marco en el que vivimos, por la actuación de las instituciones. En el caso de la Caleta, sin embargo, la vía a la protección jurídica de la playa y su entorno sí es una muestra de la debilidad manifiesta de los movimientos sociales.

El 15M, como en otras localidades, abrió una nueva vía y perspectiva de la protesta. En Cádiz tuvo unas características sumamente horizontales, con prácticas conscientes de no representatividad (y por lo tanto, ajenas a los partidos políticos, concordando así con la generalidad del movimiento en la desconfianza hacia los mismos), al mismo tiempo que se utilizó la desobediencia civil como mecanismo de confrontación. En este sentido, abrió una dinámica diferente a la que hasta entonces colectivos y plataformas habían llevado a la práctica, siempre pidiendo los permisos (avisos) preceptivos a la Administración para realizar concentraciones, manifestaciones o situar mesas informativas para la recogida de firmas. Durante su periodo álgido, durante mayo y junio de 2011, y hasta su consumación como movimiento masivo, en noviembre y diciembre de ese mismo año, la desobediencia civil fue el instrumento de acción utilizado y se siguieron a rajatabla las prácticas horizontales de la democracia directa y el consenso.

En el contexto abierto por el 15M tuvo lugar lo que hasta la fecha es uno de los hitos de los movimientos sociales gaditanos, la okupación (denominada «recuperación» por los valores simbólicos del edificio en cuestión) del edificio Valcárcel (antiguo hospicio y colegio de 18 mil metros cuadrados, un BIC abandonado y malvendido 10 años antes por la administración a la empresa hotelera Zaragoza Urbana SA, momento a partir del cual había sido dejado al abandono). Esta práctica de la desobediencia y del ilegalismo contrasta con las formas legalistas practicadas hasta entonces. A partir de mediados de 2012,

19 de mayo de 2011.

ya con el proyecto Valcárcel Recuperado finiquitado por desalojo, los métodos anteriores, el plataformismo y el legalismo reaparecen, aunque conviviendo con las prácticas inauguradas por el 15M.

En definitiva, el 15M, siendo como fue una oportunidad de llevar la política a la calle y por sus características de movimiento masivo, brindó la posibilidad de realizar y extender discursos políticos muy críticos y de amplio calado (anticapitalistas, feministas-antipatriarcales, antiestatistas) que se cimentaban además en una práctica consecuente aun combinada con discursos socialdemócratas (keynesianos). La Recuperación de Valcárcel puso el foco en la especulación inmobiliaria y el uso que las administraciones públicas hacen del patrimonio común a favor de la empresa privada y de macroproyectos que supuestamente traerán empleo y soluciones[62].

En torno a la cuestión de la vivienda, por ejemplo, dándose la relativa escasez de viviendas en propiedad, la PAH no ha tenido en la localidad gran impacto, pero sí que se vive una situación de desamparo de muchas familias que ya no pueden pagar el alquiler, lo que ha conducido a ocupaciones de viviendas de forma individual (sin que, hasta el momento, haya aparecido una lucha colectiva y con discurso político al estilo del movimiento de las Corralas de Sevilla), primando la búsqueda de una salida asistencialista al problema. En esta problemática la iniciativa la llevan, como en el caso del desempleo (a través de varias Plataformas de Parados[63]), personas de escaso

62 El sábado 18 de junio de 2011, se repartió por Cádiz el siguiente panfleto: «A todas las vecinas y vecinos de Cádiz: Un grupo de ciudadanos y ciudadanas indignadas de la ciudad de Cádiz ha decidido libre y voluntariamente recuperar el edificio Valcárcel […] Con esta acción se pretende: [...] 3. Reivindicar la necesidad de espacios de encuentro y de uso para la ciudadanía, en los que desarrollar sus iniciativas y gestionar sus propias necesidades. / 4. Visibilizar el proceso de especulación y privatización que se está produciendo sobre este y otros bienes patrimoniales de nuestra ciudad en detrimento de su uso ciudadano (Antigua Escuela Náutica, el Olivillo, Club Marte, Colegio Mayor Beato Diego, Residencia de Tiempo Libre…) […] / 5. Abrir Valcárcel para que el pueblo de Cádiz inicie un proceso de recuperación del espacio mediante el que se recojan todas las ideas e iniciativas ciudadanas (Universidad popular, biblioteca, talleres de autoempleo, locales de ensayo, teatro, exposiciones…) para dar uso popular a este emblemático edificio en un contexto de recuperación horizontal, pacífica, autogestionada y desvinculada de organizaciones políticas. Esta acción pretende así mismo animar a la ciudadanía a que participe activamente en la vida política, social y cultural de su ciudad frente a la usurpación de sus espacios públicos y sus derechos civiles».

63 En los últimos años ha habido hasta seis plataformas diferentes de parados: una en el verano de 2009 (tras encerrarse en el Convento de Santo Domingo y amenazar con la huelga de hambre, consiguieron unos cursos de formación); otra en el verano de 2010 (se dividió en dos); una tercera entre agosto de 2012 y aproximadamente enero de 2014, coincidente con la Plataforma de Trabajadores del Metal desde agosto de 2013; otra más que inicia su andadura en marzo de 2014; y, transversalmente a todas ellas, existente desde 2007 pero realmente activa a partir de diciembre de 2010 y, principalmente, desde marzo de 2013, la plataforma de desempleados de Delphi. Este

nivel económico, en gran medida incluidas en lo que se ha dado en llamar «infraclases». Mientras, los movimientos sociales tradicionales, el 15M y sus continuaciones, así como los movimientos que han surgido tras él, están compuestos en gran medida por profesionales liberales y estudiantes (o licenciados/as) sin empleo. Puede observarse desde mediados de 2014 cierto proceso de confluencia entre ambas realidades.

A modo de conclusión

En las últimas décadas hemos visto cómo, a la vez que se estructuraba un nuevo modelo económico en gran parte del mundo (capitalismo flexible), se ha dado también un cambio en el modelo de ciudad donde las políticas de promoción de ésta a través de una marca y la privatización de los servicios y las infraestructuras son las características más notables. En este capítulo hemos analizado cómo se da este cambio y las consecuencias que se derivan de él en la ciudad de Cádiz, pero sostenemos que este proceso se desarrolla a nivel global. Así, de modo general, hemos visto cómo el monocultivo del turismo ha ido creciendo a medida que otros sectores como la agricultura, la pesca o la industria han ido perdiendo peso, con las consecuencias económicas, laborales y sociales que de ahí se derivan.

En el caso de Cádiz, la promoción de la ciudad con la marca *Cádiz 2012*, en conmemoración de la Constitución de 1812, ha favorecido la generación de gran cantidad de eventos publicitarios por parte del Ayuntamiento y de empresas privadas asociadas, a los que se ha destinado gran parte del dinero público y privado. La ciudad ha sido vendida como producto y objeto de consumo, para justificar así los procesos de renovación urbana destinados a hacer de Cádiz un lugar atractivo para el turismo. Para ello, como decimos, se ha invertido gran cantidad de recursos económicos que no han revertido en la mejora de las condiciones de vida de la población local. De esta forma, las grandes tasas de paro, los desahucios, la precariedad laboral, la economía sumergida y la venta de drogas no han dejado de aumentar, empobreciendo a la población. Sin embargo, las grandes empresas financieras, constructoras e inmobiliarias no han dejado de ganar grandes capitales en beneficio propio.

número de plataformas, en las que cambian muchos de sus integrantes si no todos, algunas de ellas coincidentes en el tiempo y otras cogiéndose el testigo, indica claramente la incapacidad organizativa de la clase trabajadora gaditana y el desinterés o la dificultad por parte de los actores políticos y sindicales de potenciar su coordinación. También es destacable la prácticamente nula presencia de mujeres en estos colectivos de desempleados.

Otra de las muchas consecuencias que ha tenido el cambio de modelo económico reflejado en la ciudad es el uso cambiante que se le da al espacio público, favoreciendo a unos grupos de personas más que a otras. Esto podemos verlo en la rehabilitación de las viviendas de una determinada parte de la ciudad (que pretenden convertir en escaparate), de la mala y escasa construcción del carril bici o de las normativas relacionadas con el espacio público, que prohíben jugar a la pelota en plazoletas o restringir la concesión de licencias para la venta ambulante. Además, la cesión de espacios públicos a empresas privadas o el intento de eliminación de espacios de socialización no mercantilizada, nos dan pistas de que las políticas y los cambios urbanos llevados a cabo por los poderes políticos van en beneficio de una parte de la población de ciertos recursos y en detrimento de una mayoría empobrecida.

Mientras tanto, la clase obrera se encuentra en descomposición, debido a los problemas económicos, laborales y sociales de los que hablábamos anteriormente. Se han roto gran parte de los lazos que unían a dicha población, con la consecuencia absolutamente negativa de que las luchas que nos encontramos hoy día son minoritarias y están atomizadas. Aunque ha habido algunos intentos de respuesta social en referencia a la ordenación urbana, no han sido protagonizados por una mayoría de la población, por lo que, a pesar de las posibles pequeñas victorias conseguidas, no se ha podido parar esta escala de cambios económicos y urbanos y sus consecuencias derivadas. Las salidas asistencialistas no dan respuesta suficiente a una población que intenta sobrevivir día a día como puede. No será sino a través de la organización colectiva cómo la ciudad de Cádiz podrá superar y revertir las circunstancias creadas por una clase política y empresarial que no ha hecho sino enriquecerse a costa de la población.

Bibliografía

Augé, Marc (1992), *Los no lugares. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona, Gedisa.

Autonomía Sur (2012), *Aproximación a la estructura productiva y el empleo de la Bahía de Cádiz y su entorno*, Cádiz, Autonomía Sur. Asesoría legal, Estudios socioeconómicos y Proyectos de economía social.

Delgado, Manuel (2007), *Sociedades movedizas*, Barcelona, Anagrama.

Egea Jiménez, C., J. A. Nieto Calmaestra, J. Domínguez, C. René, R. González (2008), *Vulnerabilidad del tejido social de los barrios desfavorecidos de Andalucía. Análisis y potencialidades*, FI011/08, Sevilla, Centro de Estudios Andaluces, Consejería de la Presidencia de la Junta de Andalucía; disponible en Internet.

Elizagarate, Victoria (2003), *Marketing de ciudades*, Madrid, Ediciones Pirámide.

Goycoolea, Prado (2006), «Violencia y espacio urbano», *Quórum. Revista de pensamiento iberoamericano*, núm. 16; disponible en Internet.

Mato Ortega, José Manuel (2005), «Urbanismo y problemática social en Cádiz. Una aproximación histórica», *Trocadero. Revista del departamento de Historia Moderna y Contemporánea de la Universidad de Cádiz*, núm. 17, pp. 163-182; disponible en Internet.

Muñoz, Francesc (2008), *Urbanalización. Paisajes comunes, lugares globales*, Barcelona, Ggmixta.

Rodríguez Medela, Juan y Óscar Salguero Montaño (2012), *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la Marca Granada 2013-2015*, Granada, Biblioteca Social Hermanos Quero y Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala.

—(2013) «Ciudad capitalista y conflicto. Movimientos sociales urbanos en Andalucía», en J. Escalera y A. Coca (coords.) *Movimientos sociales, participación y ciudadanía en Andalucía*, Sevilla, Aconcagua Libros, pp. 189-219.

García García, Esther, Juan Rodríguez Medela y Ariana Sánchez Cota (2013), *¿Por qué no nos dejan estar en la calle? Prácticas de control social y privatización de los espacios en la ciudad capitalista*, Granada, COTALI y Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala.

Seisdedos, Hermenegildo (2006), *La marca ciudad como antídoto para la bonsainización del city marketing*; disponible en Internet.

Sennet, Richard (2000), *La corrosión del carácter. Las consecuencias personales del trabajo en el nuevo capitalismo*, Barcelona, Anagrama.

______ (2001), *Vida urbana e identidad personal*, Barcelona, Editorial Península.

9. Granada(s), un tronco, muchas ramas

Juan Rodríguez Medela y Óscar Salguero Montaño
(Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala))

Granada, ciudad capitalista

La ciudad de Granada, como muchas otras ciudades del Estado español y también de la Unión Europa, comenzó a implementar su propia marca ciudad con el objetivo de posicionarse competitivamente en el mercado internacional de ciudades desde la década de los 90 del siglo pasado, coincidiendo con hechos como la extensión de la declaración de la UNESCO de la Alhambra como Patrimonio de la Humanidad al barrio del Albaicín en 1994. Para ello, el marketing urbano, al igual que en esas otras muchas ciudades, ha sido uno de los principales instrumentos de planificación y diseño urbano. Estas políticas de marketing urbano se han ido diversificando en función de qué valor o valores se pretendían reconvertir en ventaja competitiva.

Valores tan dispares pero interrelacionados como la capitalidad (posicionamiento como urbe metropolitana, capital provincial y centro neurálgico de la Andalucía oriental), la accesibilidad intra e interurbana (construcción y ampliación de rondas de circunvalación, autovías como la A7 y la implantación de grandes infraestructuras de transporte como el Metropolitano, el autobús urbano LAC o la llegada del AVE), la diversidad de bienes de consumo y servicios (tematización de algunos barrios y sectorización geográfica de la ciudad), la seguridad ciudadana (entrada en vigor de la Ordenanza municipal de la «convivencia»), la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente (peatonalización de zonas turísticas y construcción de aparcamientos

de pago) o la puesta en valor de ciertos elementos culturales (tipismo sacromontiano, el Año Lorca o la Conmemoración del Milenio) son algunos de los principales ejemplos.

La importancia que ha adquirido la marca ciudad, su imagen distintiva, es tal que puede afirmarse que es casi preceptivo para cualquier capital o gran ciudad contar con una imagen exclusiva que, sobre todo, venda, independientemente de que en muchas ocasiones se trate de una imagen no representativa de la heterogeneidad que nuestras ciudades albergan en su interior. Es decir, se pretende una exclusividad con base en recursos propios, distintos –exclusivos– a los de otras urbes, que se convierten en ventaja competitiva, a la vez que se reproducen las mismas dinámicas, apoyándose incluso en otros proyectos urbanísticos de ciudades modelo (como Nueva York o el caso más cercano de Barcelona).

La ciudad de Granada entendida como centro de atracción de capital ha implementado distintas imágenes urbanas, vinculadas todas de algún modo a la potenciación de ámbitos económicos, culturales, atractivos para inversionistas, turistas y otros, con el fin de posicionar a la urbe en este escenario internacional. Propuestas de ciudad todas que, como veremos, confluyen en el modelo que ya hemos denominado como «ciudad capitalista»[1]; un tronco, muchas ramas.

Las Granadas implementadas

Entre este abanico de «Granadas», encontramos la «ciudad empresarial» (moderna, tecnológica, accesible, disponible…), un escenario donde es posible proyectar y acometer múltiples transformaciones urbanísticas pues, paralelamente a la devastación de la periferia rural, se acomete un proceso vertiginoso de recalificación de los usos de suelo para que estas transformaciones sean posibles. La disponibilidad de grandes extensiones de suelo destinadas a usos industriales y/o comerciales, tales como los parques tecnológicos, caso del Campus de la Salud, es uno de los grandes atractivos territoriales.

Correlativamente, la accesibilidad y la movilidad a estos nuevos núcleos es otro de los criterios al que el colectivo inversor se remite a la hora de decantarse por el área metropolitana de una ciudad o de otra; es aquí donde desempeña un importante papel la construcción de grandes infraestructuras

1 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012, p. 29; 2009a, p. 63; 2009b, p. 502.

de transporte como autovías, caso de la Ronda Este Metropolitana o la Autovía del Mediterráneo A7 en el tramo La Gorgoracha - Puntalón (Motril), y vías ferroviarias, caso de la futura llegada del AVE a la capital. «Transformar para modernizar, modernizar para vender»[2]. Una Granada que fue proyectada, sin éxito, para culminar en la Conmemoración del Milenio del Reino de Granada el pasado año 2013, megaevento que pretendió ser el nuevo «marco de transformación urbana, impulsando los proyectos urbanísticos pendientes en la ciudad»[3].

Así lo anunciaba el 26 de octubre de 2007 el entonces presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, cuando al respecto del megaevento venido a menos por la crisis económica, decía que «en 2013, como sucedió con otras infraestructuras cuando se hizo el campeonato de esquí, estarán terminados el AVE, las autovías, la ampliación del aeropuerto, el Centro Lorca, el espacio escénico, la cuarta fase del Parque de las Ciencias, el metro...»[4]. Sin embargo estas pretensiones caerían en saco roto y la finalización de proyectos como la llegada del AVE o la A7 se prevé para 2015,[5] coincidiendo con el periodo electoral de las elecciones municipales del mes de mayo y con la celebración del otro megaevento previsto para principios de febrero, la Universiada o Juegos Olímpicos Universitarios de Invierno Granada 2015.

Junto a la figura del potencial inversor empresarial, la del visitante –como turista, estudiante Erasmus, etc.– adquiere una muy especial relevancia a la hora de qué ciudad diseñar y, sobre todo, para quién diseñarla. En Granada, el turismo se ha convertido en prácticamente el único recurso productivo en un contexto local y metropolitano marcado por el desmantelamiento de gran parte de los sectores industrial y agrícola, y el desarrollo del sector servicios como principal foco productivo y de inversión en la ciudad. La «Granada turística» se imbrica incluso en la Granada empresarial, de la mano del denominado turismo de congresos.

Este conjunto de actividades que englobamos en la concepción genérica del turismo «es una de las creaciones más perfectas del modo de producción capitalista por cuanto no sólo consume lugares y territorios o perpetúa relaciones de dependencia sino que, en la dimensión expresiva, produce sentidos

2 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012, p. 20.

3 *Ibidem,* p. 67.

4 Carlos Morán, «Granada se cita en 2013 con sus mil años de pasado real», *El Ideal de Granada*, 27 de octubre de 2007; disponible en Internet. Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012, pp. 24-25.

5 A fecha de publicación de este volumen en otoño de 2016, el AVE no ha llegado a Granada. [N. de E.]

y significados»[6]. Como resultado de ello, esta Granada turística se ramifica en muchas otras Granadas: es la Granada de la Alhambra y con ella del orientalismo *kitch* escenificado en la calle «de las teterías»; la de los deportes de invierno, en la expansiva estación de esquí de Sierra Nevada que pretende entrometerse aún más en los límites del Parque Natural; la de los barrios históricos como el Albaicín o el Sacromonte, convertidos en parques temáticos para el ocio y el consumo; la Granada nocturna universitaria y también la del «botellón» controlado y organizado; la de las despedidas de soltero/a, etc. Muchas otras Granadas que conforman un paquete turístico que acoge incluso al historicismo más castizo del Chorrojumo y del cenicero *souvenir* con la fuente del Patio de los Leones, y ello a pesar de que las tendencias actuales del sector no apuesten precisamente por posicionamientos clásicos como «destinos de sol y playa», tan presentes en el imaginario cañí, sino más bien por fórmulas cercanas al turismo cultural.

Esta fórmula caduca, cuando no decadente, parece ser por la que se decanta la Concejalía Delegada de Turismo, Presidencia y Fiestas Mayores del Ayuntamiento de Granada, quien en su espacio web[7] recoge distintas modalidades de «hacer turismo» en la capital: «turismo familiar», «Erasmus y estudiantes de intercambio», «turismo de congresos», «turismo gastronómico», «por la noche» y «de compras». Junto al cabildo, otros entes públicos con competencias en la materia serían el Patronato Provincial de Turismo de la Diputación y el Patronato de la Alhambra y el Generalife de la Junta de Andalucía, encargado de gestionar y fiscalizar el que constituye el principal flujo turístico de la ciudad, las visitas a la Alhambra, y que posiciona a la urbe en el mercado internacional de ciudades.

Otro ente de significativo protagonismo es la empresa de capital mixto público y privado, Cetursa Sierra Nevada S.A., encargada de la gestión de la estación de esquí de Sierra Nevada y compuesta accionarialmente por la Consejería de Cultura y Deporte de la Junta de Andalucía (con un 95,90 %), la Diputación de Granada, los ayuntamientos de Granada y Monachil y la entidad financiera de Caja Granada. Además, en su Consejo de Administración también participa la Universidad de Granada a través del Vicerrectorado de Infraestructuras y Campus, máxime cuando en el año 2015 la Universidad celebrará la mencionada Universiada, promovida por algunos de los principales actores detentadores del suelo local: la propia Cetursa, la Universidad de Granada, la Diputación y el Ayuntamiento.

6 Nogués Pedregal, 2008, p. 1.

7 Véase http://www.granadatur.com

El evento viene a ser como los Juegos Olímpicos de invierno a nivel universitario y se celebra cada dos años en una ciudad distinta. Al igual que sucedía con el Milenio, la Universiada llegaba a Granada cargada de promesas de promoción de la ciudad y del impulso de múltiples intervenciones urbanas cuya marcha se veía obstaculizada por los conflictos partidistas: la Villa Olímpica, cuatro pabellones, tres de las once intervenciones que incluye el Plan Estratégico 2007-2017 de Cetursa para la estación de esquí de Sierra Nevada, la conversión en una autovía de la nueva carretera de la Sierra (construida para los mundiales de esquí de 1995 que acabaron celebrándose en 1996 por falta de nieve), así como la previsión de otros accesos a la Sierra (teleférico, el metro ligero o el tren de cremallera, la posibilidad de extenderlo a los pueblos de la Sierra y la conexión con la A-92, ya sea a través de la Ronda Este o de la ampliación de la carretera Beas de Granada-Quéntar).

Sin embargo, la crisis económica no tardó en hacer mella en el proyecto inicial. Primero se cayó el proyecto estrella, la Villa Olímpica, que se vendió como una apuesta por el tejido hostelero local; también se notó en los accesos a la Sierra, no materializándose ninguna de las propuestas previstas; el traslado de las pruebas de esquí nórdico y biatlón a Eslovaquia, después de que la estación recreativa de La Ragua se cayese del proyecto, supuso otro gran golpe; la imposibilidad de construir los pabellones que tenían pensado ha hecho que las pruebas de hielo se disputen en carpas provisionales; y las pruebas de salto no se harían finalmente, ni tampoco las de fondo, porque Medio Ambiente no autorizó a Diputación a tocar el Parque Natural. Así llegó la Universiada y todo su séquito a su presentación oficial en Madrid el 7 de noviembre de 2014: un evento descafeinado que tuvo lugar entre los días 3 y el 14 de febrero de 2015, sin nada de ambiente en la ciudad y con problemas de presupuesto, al carecer de garantías la propuesta que plantean los posibles promotores privados, para obtener beneficios fiscales hasta el 2016[8].

También desde Cetursa se promueven y debaten aspectos tan diversos como las propuestas de ampliación de la estación, la construcción de accesos viarios y de otro tipo como el controvertido teleférico, que fue calificado en 2005 por el entonces director general de Cetursa, Mariano Gutiérrez

8 Daniel Olivares, «A 100 días de algo o de nada», *El Ideal de Granada*, 19 de octubre de 2014; disponible en Internet. Para más información sobre la Universidad Granada 2015, véase el capítulo «Otros eventos para la renovación urbana. La Universiada Granada 2015» de la monografía *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la Marca Granada* (Rodríguez Medela y Salguero, 2012: 99-137).

Terrón, como un proyecto «impresionante» y al que había que ponerle una «alfombra» a la espera que los empresarios tuviesen «dinero y agallas» para desarrollarlo[9].

Al hilo de los intereses y las pretensiones existentes sobre la estación de esquí, a finales de 2014 y con motivo de la tramitación parlamentaria de la Nueva Ley de Parques Naturales de España, otro actor relevante es la Confederación General de Empresarios Granadinos, entidad que ha planteado nuevamente el aumento de la superficie esquiable y cuando sea necesario, la construcción de nuevas infraestructuras y edificios para la gestión y explotación de la estación[10].

Grosso modo, estas entidades, junto al grupo de empresas privadas con intereses directos e indirectos en la estación de esquí de Sierra Nevada, conformarían, por ende, el grupo de poder encargado de implementar esa otra Granada turística, que sería la «Granada deportiva» (y más específicamente la del esquí, la de la Universiada, etc.). Ello es, en última instancia, una muestra clara de la comentada ramificación de la Granada turística en muchas otras Granadas. Se diversifican los escenarios de inversión, pero se repiten los objetivos económicos, así como también los actores en frecuentes ocasiones, caso de la Universidad de Granada, cuya impronta sobre el imaginario urbano es tal que también puede hablarse de la «Granada universitaria».

Ni siquiera el notable descenso de matrículas, generado por las subidas de las tasas y precios públicos en plena crisis económica, ha mermado el poderoso influjo de atracción de capital que tiene la Universidad en la ciudad de Granada. El sector hostelero y restaurador o el negocio inmobiliario, particular y empresarial, son solo algunos de los ámbitos más beneficiados por la presencia de los universitarios, quienes no sólo pagan las matrículas académicas, sino que también compran en sus negocios, alquilan sus casas, beben en sus bares y, sobre todo, atraen aún a más gente: turistas, visitantes de fines de semana, despedidas de solteros, otros estudiantes, Erasmus... Una ciudad universitaria es una ciudad joven, divertida, nocturna, desenfrenada, etc.; tanto como cara, conflictiva, fiscalizada y controlada. Han sido precisamente eventos muy ligados a la Granada universitaria, como la Fiesta de la Primavera, y otros no directamente vinculados pero en los cuales la comunidad universitaria también se hace notar, como el Día de la Cruz o el Corpus, los que sirvieron para

9 «Cetursa ve "impresionante" el teleférico de Granada a la Sierra», *Nevasport.com*, 30 de noviembre de 2005; disponible en Internet.

10 R. G., «"Hoja de ruta" de la CGE para la ampliación de la Sierra», *Granada Hoy*, 30 de octubre de 2014; disponible en Internet.

legitimar la promulgación en 2008 de la conocida como Ley Antibotellón, y en 2009, junto a otros asuntos como la prostitución o la mendicidad, la de la Ordenanza de medidas para el fomento de la convivencia ciudadana en la ciudad de Granada, paradójicamente conocida como «Ordenanza cívica» u «Ordenanza de la convivencia»[11]. Esta norma municipal, entre otras cosas, diseñó el modelo de ciudadanía local acorde con la imagen de la ciudad que desea proyectarse. Lo cual desenmascara la paradoja de una doble dinámica.

Por una parte, la tendencia a prohibir, perseguir y legislar aquello que se quiere eliminar y, por otra, la canalización y reconducción de actividades no deseadas hacia espacios específicos, no demasiado visibles (distanciados del centro turístico) y, aparentemente, más fácilmente controlables. Es por ello que el caso del botellón, tanto por las dinámicas comentadas como por el marco de regulación que establece, ha sido uno de los acontecimientos en los que se ha sustentado la Ordenanza cívica[12].

La Granada turística es, por tanto, también la Granada del esquí, la Granada universitaria y, como veremos a continuación, la «Granada cultural», debido a la progresiva relevancia de la cultura *typical of Granada* para la explotación turística de la ciudad.

Cultura y mercancía: del Milenio de Granada a la «fábrica lorquiana»

A pesar del desfasado producto turístico municipal comentado anteriormente, es sin duda la cultura, en su acepción más mercantilista, el principal valor en alza que, a través del turismo cultural, emplean actualmente las urbes para el reposicionamiento de sus marcas ciudad en el mercado internacional de ciudades. La imagen cultural es así también ventaja competitiva. «Si la cultura de un grupo social determinado es asumida como valor de marca de una ciudad, al ser un recurso intangible, no puede ser reproducido por la competencia»[13]. Esta exclusividad no solo opera en el mercado de ciudades, sino también dentro de la propia urbe, pues los distintos colectivos de población no accederán en las mismas condiciones al producto derivado de dicha imagen cultural. En este orden, añade George Yúdice, algunos usos de la cultura en la sociedad global además agravan las desigualdades del área intervenida:

11 «Ordenanza de medidas para fomentar y garantizar la convivencia ciudadana en el espacio público de Granada». *BOP*, núm. 202 , 21 de octubre de 2009.

12 García García, Sánchez Cota y Rodríguez Medela, 2013, p. 47.

13 Anholt, 2007, p. 97.

> Sobre todo si el capital cultural resultante incrementa el de quienes ya tienen de sobra: los patrocinadores, directores, curadores, artistas y los públicos que habitualmente concurren a eventos artísticos. Dado que el capital cultural se traduce en términos de valor estético, social, político y hasta comercial, existe pues un «retorno» de la inversión de capital y trabajo. Pero ¿cuál es el «retorno» para la población local?[14]

En esta línea, la citada presentación en sociedad del Milenio de Granada por el presidente de la Junta incluía en primer lugar, junto a la transformación urbana y el desarrollo local de la ciudad, una serie de objetivos culturales muy próximos a ese «oriente atemporal» incrustado en el imaginario colectivo local gracias a la reiteración *ad nauseam* de imágenes inducidas que tratan de evocar la Granada de Boabdil o la recreada por el escritor romántico británico Washington Irving; concretamente Manuel Chaves se refería a «proyectar los valores históricos y patrimoniales de estos territorios –que conformaron el denominado "Reino de Granada"– y propiciar el encuentro entre las tres culturas del mediterráneo (musulmana, cristiana y judía)»[15]. Encuentro que nunca llegaría a celebrarse, del mismo modo que muchas de las grandes infraestructuras proyectadas o impulsadas por la celebración de la efeméride tampoco llegarían a finalizarse, cuando no siquiera comenzar a construirse, como es el caso del Gran Espacio Escénico de Granada o la Villa Olímpica de la Universiada 2015.

Distinta suerte ha corrido el citado Centro Lorca, que si bien no ha podido ser inaugurado durante 2013, sí ha visto reanudadas sus obras. El aparato cultural de Granada sí contará, por ende, con un espacio, otro, dedicado al dramaturgo y prosista local Federico García Lorca. Resultaba revelador de las dimensiones de la figura del autor, el Saluda del exalcalde de Granada en el portal turístico municipal, en el que Torres Hurtado citaba a varios personajes ilustres sobre los que asentar las bases de la imagen cultural de la ciudad: «… aquí yacen los Reyes Católicos, allá hizo un milagro San Juan de Dios, ahí predicó Fray Luis de Granada, en ese caserón nació la emperatriz Eugenia, allí se sentaba Federico...»[16]. Federico García Lorca, o «Federico» como prefiere llamarlo en un tono más cercano, vecinal, se ha convertido sin duda en uno de los principales elementos que conforman la actual marca ciudad. Hablamos de la «Granada lorquiana».

14 Yúdice, 2002, p. 342.

15 Carlos Morán, «Granada se cita en 2013 con sus mil años de pasado real», *El Ideal de Granada*, 27 de octubre de 2007; disponible en Internet.

16 Véase http://www.granadatur.com/minisites/saluda-del-alcalde

Un Lorca que había venido sufriendo un proceso de descomposición, desposeyéndole de la potente carga de conflicto que se asociaba a su figura, y de recomposición en un fetiche de consumo turístico, presentado públicamente en 1998, cuando se celebraba el centenario de su nacimiento, el «Año Lorca»[17]. Álvaro García afirma que esta operación de marketing en el aparato cultural urbano respondía a una intención de «no irritar a esta derecha que controlaba en gran medida el grifo de las subvenciones»[18]. El autor da cuenta de cómo se obvió lo que valora como «esencial», en aras de convertir la figura del poeta en una «mediana industria local dentro de un paradigma productivo que nada tiene que ver con el que regía hasta tiempos muy recientes». Esta «fábrica lorquiana», continúa García, «tiene unos límites difusos e imprecisos; en última instancia abarca a Granada entera. De este modo contribuye a generar la imagen de la ciudad»[19].

En torno a su figura se encuentran una multiplicidad de elementos materiales e inmateriales a poner en valor como ventaja competitiva. Entre los primeros se encuentran la Huerta de San Vicente, residencia familiar de verano convertida en casa-museo, ubicada en el parque que recibe el nombre del poeta granadino y cuya titularidad es del Ayuntamiento de Granada.

La Diputación de Granada, a su vez, a través del Patronato Cultural Federico García Lorca, creado en 1982, gestiona el funcionamiento de la casa natal del poeta en la localidad de Fuente Vaqueros, inaugurada como casa-museo en el año 1986. El Patronato cuenta también en este municipio con el Centro de Estudios Lorquianos, inaugurado en 1998 y ubicado en un edificio municipal que albergó las antiguas escuelas y el Ayuntamiento de Fuente Vaqueros, desde los años 30.

Junto a sendas casas-museo, se encuentra el citado proyecto del Centro Federico García Lorca en la plaza de La Romanilla, el cual fue presentado en primicia ante el mismo presidente popular Aznar en el palacio de La Moncloa, por el alcalde Torres Hurtado y la heredera Laura García Lorca, representante de la Fundación Federico García Lorca. Años más tarde, como hemos comentado, se incluía la construcción de este espacio en el listado de infraestructuras a inaugurar en el año 2013. El desarrollo de la construcción del Centro Federico García Lorca ha estado marcado por la controversia y las

17 La Junta de Andalucía conmemoraría igualmente en el año 2011 el 75 Aniversario de la muerte de Federico García Lorca con una serie de propuestas formativas y la edición de materiales didácticos. Véase http://www.juntadeandalucia.es/educacion/webportal/web/garcia-lorca

18 García García, Álvaro, 2009, p. 18.

19 *Ibidem*, pp. 21-22.

dificultades ligadas fundamentalmente al ámbito de la financiación y de las luchas partidistas entre PP y PSOE, o lo que era el mismo, Ayuntamiento de Granada y Junta de Andalucía; y las pretensiones de su inauguración para el pasado 2013 no han podido cumplirse. Finalmente, la construcción de este edificio con una superficie de 4.700 m^2 y ubicado en el centro histórico, muy próximo a la Catedral, ha comenzado en el otoño del citado año, estimándose su finalización seis meses después, según fuentes consultadas; y con un coste final manifiestamente mayor que el planteado inicialmente[20]. No obstante, estas nuevas pretensiones se verían nuevamente truncadas y el Centro tampoco estaría para entonces inaugurado.

El aeropuerto Granada-Jaén, propiedad de la entidad pública empresarial AENA, también recibe el nombre del poeta, siendo éste uno de los primeros elementos que el viajero percibe cuando llega a la ciudad.

Otra materialización de la figura de Lorca la tenemos en la estatua que es obra del pintor y escultor Juan Antonio Corredor Martínez y que el Ayuntamiento ubicó en abril de 2010 en el entonces recién estrenado bulevar de la avenida de la Constitución, junto a otros nueve personajes vinculados a Granada, como el también poeta Manuel Benítez Carrasco, la aristócrata Eugenia de Montijo, el torero Frascuelo o el Gran Capitán, a las que el diario local conservador *El Ideal* denominaba «sus estrellas, las que han marcado la historia de Granada»[21].

La iniciativa privada se ha hecho eco igualmente de la proyección lorquiana, contándose en el centro urbano un hotel, un restaurante y un bar de tapas con el nombre del poeta, éste último anexo al Centro Lorca y que abrieron sus puertas con el inicio de las primeras obras que luego quedarían paralizadas.

Entre los elementos inmateriales lorquianos se encuentran el Premio Internacional de Poesía Ciudad de Granada Federico García Lorca promovido por el Ayuntamiento de Granada y en cuyo espacio web[22] el exalcalde declaraba su intención de «elegir al más internacional de sus poetas para dar nombre a este premio que quiere ofrecer al resto del mundo lo mejor de nuestra ciudad».

20 El coste de las obras será sufragado por el Ministerio de Cultura, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento, quienes abonarán un total de 1.483.000 euros cada uno (el 30 por ciento de los trabajos que quedan por ejecutar), mientras que la Diputación aportará el 10 por ciento restante, cerca de 500.000 euros. Véase «Las obras que posibilitarán la finalización del Centro Federico García Lorca arrancan este lunes», *Europapress.es*, 20 de octubre de 2013; disponible en Internet.

21 J. R. V., «Inauguran las esculturas del bulevar de la avenida de la Constitución, en Granada», *El Ideal de Granada*, 27 de marzo de 2010; disponible en Internet.

22 Véase http://www.premiogarcialorca.es.

Junto a ello se encuentra la citada Fundación Federico García Lorca, institución privada sin ánimo de lucro, bajo el amparo del Protectorado de Fundaciones del Ministerio de Cultura y creada por la hermana del poeta. Entre sus patronos se encuentran el Ayuntamiento de Granada, la Junta de Andalucía, la Universidad de Granada y la Residencia de Estudiantes (Madrid), donde por el momento tiene su sede a la espera de su traslado al Centro Federico García Lorca. Desde esta estructura se gestiona todo el patrimonio de la fábrica cultural lorquiana.

Por último, la edición digital del periódico conservador *El Ideal de Granada* cuenta igualmente con una sección titulada *Granada Lorquiana*[23], en la que da cuenta de noticias relacionadas, de aspectos biográficos y hasta de «lugares lorquianos», como Fuente Vaqueros y La Vega en general, Víznar y Alfacar, Puerta Real, donde celebraba las tertulias juveniles, la Alhambra, el Albaicín y la Huerta de San Vicente como lugares inspiradores e incluso la casa de la familia Rosales o el Gobierno Civil como escenarios de la antesala del crimen político. En esta misma línea, la vida y obra del poeta son también cartografiadas en el territorio granadino por el Patronato García Lorca de la Diputación con su oferta *Turismo Cultural Ruta Lorca*, en la que se visitan los «territorios» y «paisajes lorquianos» –como expresa su portal web[24]– como Fuente Vaqueros, Valderrubio, la Huerta de San Vicente, Víznar o Alfacar. En síntesis, Lorca puede cartografiarse en el mapa de Granada pues, como hemos dicho, la fábrica lorquiana abarca a Granada entera y forma parte, en última instancia, de su marca ciudad.

La marca Granada en la ciudad capitalista

Esta manera de construir ciudad responde, por tanto, a las mismas lógicas que operan en las propias pautas del consumo capitalista. Del mismo modo que sucede en otro de los mercados existentes, en el de ciudades, el inversor o el turista se encuentran ante una elección similar en la que finalmente optarán por una ciudad u otra en función de una serie de particularidades que la diferencian de otras urbes y la hacen más ventajosa.

Un modelo urbano proyectado a través de su marca ciudad, que está destinado al inversor empresarial, financiero e inmobiliario, y muy especialmente al turista, al visitante, al «forastero», y que más que implementado, como

23 Véase http://servicios.ideal.es/lorca.

24 Véase http://www.patronatogarcialorca.org/territorios_paisajes_lorquianos.php.

veremos a continuación, resulta impuesto. Es la «Granada capitalista» porque todas las intervenciones que en ella se dan han de ser productivas económicamente hablando; también es capitalista por el importante papel que juegan los agentes del suelo público y privados en la configuración de la ciudad. Lo es también porque, como el capitalismo en sí, la obtención de beneficios es desigual, traduciéndose en la práctica «en la mejora de unas personas y/o colectivos sociales en detrimento de otros»[25]. Y es igualmente capitalista, porque los efectos de implementación/imposición exceden la esfera del trabajo e inciden en gran parte de los ámbitos cotidianos de nuestras vidas: hogar, ocio, consumo, relaciones sociales, etc., cuestiones que se materializan en los propios procesos de planificación territorial y transformación urbana.

En este contexto, la potenciación del turismo en su más amplia diversidad, se erige como uno de los principales motores de la renovación urbana, presente a la hora de diseñar la morfología de la ciudad y también sus usos, e incluso expectativas y oportunidades. El papel de la cultura es clave entonces, se descompone desposeyéndola de lecturas conflictuales y se recompone convirtiéndola en mercancía (como bien muestra el análisis de la fábrica lorquiana o la Granada del Milenio) y pasando a formar parte de su marca ciudad, en tanto que es un recurso intangible difícilmente reproducible por la competencia de otras ciudades.

La Granada impuesta

De la misma manera que sucede con las otras acepciones de Granada que acabamos de exponer, hemos buscando un calificativo que nos sirviera para dotar de un contenido extra a la Granada que se promueve desde el Gobierno local.[26] Esta significación complementaria la encontramos en el participio «impuesta», ya que uno de los principales elementos a destacar es la forma mediante la cual se construye la ciudad.

En el Estado democrático representativo las formas de participación y consenso quedan limitadas a la emisión de un voto cada cuatro años y a la posibilidad, para el caso de los municipios, de mostrar un desacuerdo con el Gobierno

25 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012: 29; 2009a: 63; 2009b: 502.

26 Después de concluirse este capítulo, en abril de 2016, el alcalde del PP José Torres Hurtado y su concejal de Urbanismo Isabel Nieto fueron detenidos en una operación contra la corrupción; Ciudadanos dejó de apoyar al PP y en mayo fue nombrado alcalde Francisco Cuenca del PSOE. Cuando aquí se habla de Gobierno local se refiere por lo tanto al gobierno del PP de 2003 a 2016. [N. de E.]

local a través de alguna actuación pública como las alegaciones, cuyos términos son restringidos desde un primer momento. Es decir, el discurso muchas veces interesado de la participación y el consenso que habitualmente emplea la clase política, se reduce a un mero discurso populista en forma de consenso institucional o, lo que es lo mismo, a un acuerdo entre partidos políticos.

Así pues, dada la estrecha relación y retroalimentación entre el capitalismo y el sistema democrático representativo, consideramos oportuno resaltar la distancia entre lo que dicen y lo que hacen los gobernantes, que trae consigo la imposición de un modelo de ciudad determinado, con una fórmula única y excluyente (basada en la «no convivencia») y un perfil de ciudadanía que se adapte a los requerimientos de la ciudad que pretenden.

Crecimiento y renovación

La ciudad capitalista necesita continuar creciendo y renovándose constantemente. En Granada, una vez conseguido anexionar los barrios populares que habían surgido lejos del centro de la urbe (La Chana y el Zaidín), la ciudad se ha ido expandiendo hacia el sur, la Vega de Granada, que además de ser el terreno más fértil y productivo de la ciudad, agrícolamente hablando, acabó siendo también muy rentable para el sector de la construcción. Posteriormente, Granada continuó creciendo por el oeste y el norte, llegando a duplicar el tamaño y población de algunos de los pueblos del Área Metropolitana[27]. Este crecimiento de determinados municipios por el sur, el oeste y el norte de la ciudad, ha hecho que se vaya agotando el terreno urbanizable y se vayan considerando «necesarios» nuevos terrenos por donde Granada pueda seguir creciendo[28]. Como consecuencia de ello, las vías de expansión de Granada se extienden hacia el norte por Bobadilla y al este por El Fargue; zonas que han quedado para el final por las dificultades orográficas para su urbanización.

Pero es precisamente la zona este de la ciudad la que todavía conserva un entorno natural propio y unos municipios que todavía pueden considerarse «pueblos» al no haberse visto afectados por los desarrollos urbanísticos localizados en el sur y oeste del cinturón metropolitano. Entonces ¿cómo conseguir impulsar el crecimiento de la ciudad por una zona de estas características, cubierta a su vez por la sombra de la Alhambra? Cuando hablamos del ámbito metropolitano, la habitabilidad (desarrollos urbanísticos y servicios)

27 García García, Rodríguez Medela y Sánchez Cota, 2013, p. 38.

28 Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012, p. 57.

y la movilidad (grandes infraestructuras del transporte) son dos elementos indisociables en la proyección de la ciudad. No se puede pensar en construir urbanizaciones sin tener asegurados los accesos y recursos de los mismos. Tampoco podemos pensar que el desarrollo de una infraestructura como la Ronda Este Metropolitana, impulsada por los diferentes colores del Gobierno local y autonómico para la zona este de Granada, pueda venir exenta de futuros desarrollos urbanísticos y de la generación de nuevas conurbaciones como ya ha sucedido en el sur y oeste de la ciudad.

Aunque la Ronda Este no es la única infraestructura planteada para continuar con esta dinámica expansiva. Una larga lista de proyectos están sobre la mesa y/o en construcción: desde la segunda circunvalación en miras a una tercera, hasta proyectos más «sostenibles» como el metro, un tranvía metropolitano, un teleférico a la estación de esquí, pasando por la citada A7 en el tramo hacia la costa, el desdoblamiento de calzada de la Carretera de la Sierra, los distribuidores Sur y Norte que van completando un complejo entramado de autovías que dada su proximidad al núcleo urbano (y desarrollables) se convierten en auténticas cuñas por el territorio que van abriendo paso a nuevos desarrollos urbanísticos. Tampoco podemos obviar la llegada del AVE a Granada y las consecuencias para la ya de por sí limitada existencia de trenes de cercanías y media distancia en este territorio.

Pero la ciudad no se dedica únicamente a crecer difusamente, sino que también presta atención a sus centros históricos y barrios emblemáticos, dentro de lo que se conoce como proceso de reforma interior. El ejemplo tipo de esta forma de transformación sería el proceso de tematización y gentrificación de un barrio histórico como es el Albaicín.

El Albaicín hasta hace muy poco ha sido un barrio urbanísticamente deteriorado y afectado por una progresiva despoblación y envejecimiento de la vecindad, donde conviven los grandes cármenes con jardín y cochera, con las casas y corralas de vecinos, en las que además de patios comunes muchas veces disponían hasta recientemente de baños comunitarios. Un barrio que a pesar de la reputación impuesta como barrio marginal en los años 80, empezó a suscitar ciertos intereses en los agentes del suelo públicos, pero especialmente en los privados (inmobiliarias, constructoras...), a partir de la citada declaración como Patrimonio de la Humanidad del conjunto Alhambra-Generalife, otorgada por la UNESCO en 1984.

Sin embargo, no fue hasta la declaración del propio Albaicín como Patrimonio de la Humanidad en 1994 cuando se hicieron palpables los efectos de un nuevo proceso de reconversión del barrio para transformarse en uno de

los iconos turísticos por excelencia de la ciudad de Granada. Grandes sumas de dinero de los Fondos Europeos fueron destinadas a diversos planes y programas de rehabilitación y adecentamiento del barrio. Estas primeras intervenciones se destinaban principalmente a la imagen del mismo, ofreciendo ayudas para la rehabilitación de fachadas y cubiertas (independientemente del estado de habitabilidad de la vivienda), restaurando elementos patrimoniales como las murallas de la dinastía Zirí y de la Nazarí, etc.

Por su parte, las inmobiliarias empezaron a tener más presencia en el barrio. En su apuesta por sacar un mayor beneficio de su inversión, muchas de estas inmobiliarias (especialmente aquellas con mayor capacidad) comenzaron a implementar procesos de abandono inducidos para presionar a la vecindad de renta antigua, muchos de ellos con contratos indefinidos y en su mayoría de avanzada edad y con pocos recursos, para derribar las antiguas casas vecinales y construir apartamentos de lujo, cuando no albergues y/o hoteles para el turismo. Ello no hubiera sido posible, sin embargo, sin el respaldo por parte de algunos sectores vecinales que vieron en esta vía una suculenta e inmediata fuente de ingresos: surgen los «casatenientes». Los destinatarios de las nuevas casas rehabilitadas, por su parte, ha sido una población con mayor poder adquisitivo, capaz de hacer frente a unos precios al alza.

Pero la intervención sobre el barrio no sólo se basa en la rehabilitación de viviendas y murallas. Los comercios tradicionales de consumo diario (tiendas de alimentación, carnicerías, pescaderías, zapaterías, obradores...) fueron quedándose sin clientes debido a la despoblación que estaba viviendo el barrio y a que los nuevos pobladores vienen acompañados de otros hábitos de consumo basados en las grandes superficies comerciales. Tras el cierre de sus puertas, nuevos comercios fueron abriéndose, esta vez destinados a otro público más conforme con el ideario perseguido por promotores públicos y privados: los turistas. La oferta cultural y de ocio deja así de ser disfrutada por la población local autóctona, la cual se topa con un abismo material y simbólico que la aleja cada vez más de su propio hábitat. Así, la ya mencionada calle Calderería Nueva (o «de las teterías»), una de las antiguas zonas de mercado del barrio, fue transformada en una recreación *kitsch* de un zoco árabe, donde abundan las tiendas de suvenires y artesanía, las teterías y los restaurantes necesarios para la recreación de la atmósfera deseada.

Nos encontramos, pues, con un barrio tematizado, donde se recrean las diferentes atmósferas relativas a distintos momentos de la historia del Albaicín: desde el oriente atemporal que acabamos de comentar al folclore casticista de los gitanos del Sacromonte. Un barrio donde se intenta expulsar a los moradores que viven en las cuevas del Cerro de San Miguel para poner un museo

donde se vea cómo se vivía en las cuevas, acompañado de alguna tetería y de un hotel de cinco estrellas donde ahora se encuentra una ermita y un centro de menores.

Ritmo e intensidad

Otros elementos a tener en cuenta al analizar la transformación urbana de la ciudad capitalista, y por ende, de Granada, son los ritmos de las intervenciones y el número de proyectos que se desarrollan al mismo tiempo.

En este sentido, tendríamos, por un lado, aquellas intervenciones que se van haciendo «poco a poco». Los ejemplos del plan de expansión por el este de la ciudad y la transformación del Albaicín son dos ejemplos de cambios lentos y progresivos: una intervención central de fondo (la renovación de un barrio, una autovía...), varias intervenciones dispersas «aquí y allá» (rehabilitaciones de zonas, cambio de empedrados, restauración de murallas...), en un proceso que se extiende a lo largo de varias décadas (en el caso del Albaicín ya va por tres décadas).

Por otro lado, nos encontramos con el tipo de transformación que sucede más rápidamente que la anterior y que incluye un conjunto de proyectos de dimensiones considerables. En Granada tenemos dos ejemplos que atesoran este ritmo de transformación, los mencionados Milenio de Granada en 2013 y la Universiada 2015.

Ambos acontecimientos aparentemente independientes, comparten características que los vinculan al proceso de renovación urbana de Granada: se trata de sendos megaeventos en los que intervienen varias instituciones (Ayuntamiento y Diputación de Granada, Junta de Andalucía, Universidad de Granada) y los sectores empresarial y financiero; utilizan un doble discurso, ensalzando el valor de la cultura (también la cultura del deporte) y combinándolo con el discurso desarrollista en el que todo vale para hacer Granada más competitiva y prestigiosa; son un «fin» en sí mismo (la celebración del gran evento) y un «medio» para impulsar y desarrollar proyectos urbanísticos y grandes infraestructuras[29]; todo ello, acompañado de una importante labor propagandística e identitaria y con la promesa de beneficios fiscales para las empresas que decidan participar[30].

29 Algunas de las intervenciones asociadas al Milenio y a la Universiada fueron: la Ronda Este Metropolitana, el desdoblamiento de calzada de la Carretera de la Sierra, el Metro, la llegada del AVE, la construcción de una Villa Olímpica y cuatro pabellones, el Espacio Escénico, el Centro García Lorca, múltiples intervenciones en la estación de esquí... Finalmente, la mayor parte de ellas se han visto truncadas por la actual crisis y otras cuestiones políticas y partidistas.

30 García García, Rodríguez Medela y Sánchez Cota, 2013, p. 40.

Control y privatización

Para completar los elementos que conforman esta particular visión de la ciudad de Granada, queremos prestar atención al elemento intermedio entre la habitabilidad (viviendas y servicios) y la movilidad (infraestructuras de transporte), es decir, al espacio público; las calles, las plazas y parques que completan el entorno donde habitamos.

Pero ¿cómo se interviene sobre este espacio? El Gobierno local actúa sobre estos espacios de múltiples maneras, algunas más sutiles e indirectas y otras más obvias y directas. Podemos hablar desde la persecución, sanción y represión de determinados colectivos y prácticas (desde la venta ambulante hasta las manifestaciones y concentraciones) hasta el tipo y disposición del mobiliario urbano de nuestras calles y plazas, la peatonalización progresiva del centro histórico, el cercado de plazas y parques[31] o la fiscalización de los usos del espacio público a través de normativas como la «Ordenanza cívica».

Podríamos decir que el currículo oculto de este último instrumento tiene como uno de sus objetivos principales el control de la ciudadanía a través de la regulación de los espacios donde desarrollan su actividad. En el caso de la prostitución, por ejemplo, dado que no es una actividad legislada y por lo tanto no puede ser ilegal, la única forma que tiene el Gobierno local de tener un cierto control sobre este colectivo es desplegando una serie de dispositivos entre los que se incluyen una mayor presencia de la policía y el propio marco normativo de la Ordenanza, con base en la cual se prohíben tanto el ofrecimiento como la demanda de servicios sexuales en el espacio público.

Pero este tipo de normas administrativas influyen directamente o van asociadas a una serie de dinámicas que visibilizan la orientación capitalista de la ciudad. Por un lado, encontramos la dinámica recaudatoria, que se materializa tanto en las sanciones económicas (multas) como en la explotación económica del espacio público, a través de la privatización y concertación de parte de estos espacios para su explotación privada. En el caso de Granada, y a título de ejemplo, numerosos hoteles del centro urbano acaparan las plazas de aparcamiento que antes eran gratuitas al servicio de la vecindad, la cual ahora ha de pagar por estacionar en otros puntos o directamente adquirir o alquilar una plaza de garaje o «cochera»[32]. Las terrazas de los bares son

31 Un ejemplo del simbolismo que podemos encontrar en el vallado de plazas fue el cercado de la Plaza de la Libertad con las rejas de la antigua cárcel de Granada.

32 La supresión de plazas de aparcamiento y del propio tráfico rodado en el centro urbano

otra muestra de ello, ya que en los últimos años han ido progresivamente ocupando el espacio público de nuestras calles y plazas. Si tenemos en cuenta que, según la Ordenanza de la convivencia, no se puede beber en la calle, la única forma permitida de tomarse una cerveza al sol es pagando el precio que convienen estas terrazas.

Una segunda dinámica sería el efecto contagio de la norma, entendiendo éste a dos niveles: en la extensión de prácticas sujetas a sanción (la persecución del ofrecimiento o demanda de servicios sexuales acabó extendiéndose a otras muestras de afecto que la policía considere como sancionables, independientemente de que no haya transacción monetaria); y en la expansión de este tipo de ordenanzas a municipios próximos como medida cautelar para evitar el éxodo de gente que se gana la vida en la calle, como consecuencia de la aplicación de la norma en Granada.

Una tercera dinámica, ya mencionada, sería el progresivo control social a través de cuatro vías: el miedo a la autoridad, tanto a las sanciones pecuniarias como al aumento progresivo de policía en las calles (en presencia, en efectivos y dispositivos desplegados); la restricción de los espacios públicos, a través de la fiscalización de su uso o de la limitación de acceso a los mismos (como ocurre con el vallado de plazas y parques); el control de los colectivos sociales a través de controlar el espacio donde desempeñan su actividad (no sólo hablamos de aquellos que practican la mendicidad y/o el arte callejero, también afecta a aquellos colectivos que utilizan el espacio público para hacer política, para protestar y denunciar públicamente las injusticias que vivimos); y el perfilar el modelo de ciudadano propicio para la ciudad que quieren imponer (buen consumidor, obediente, delator, autocensurado...).

Lo que nos lleva a una cuarta dinámica, consecuencia, entre otros factores, de la aplicación de este instrumento normativo: nos referimos al gradual aumento de la brecha social en la ciudad de Granada y a la construcción en el imaginario colectivo local de una defensa a ultranza de «lo individual frente a lo colectivo», máxima del pensamiento neoliberal. Está claro que la Ordenanza afecta a todo el mundo que pasa por o reside en la ciudad, pero a quien

---

generalmente en aras de la sostenibilidad ambiental, a su vez, entraña un discurso perverso: una ciudad «limpia» es también una ciudad «cara». Sólo aquellos vecinos y vecinas con capacidad económica para pagar un parking o disponer de una «cochera», encajan en este nuevo modelo de ciudad sostenible, sin coches. Modelo que ha caído por su propio peso ante el desmantelamiento de algunas líneas de autobuses urbanos, dificultando enormemente el acceso y la salida de algunos barrios, como son los casos de la línea 32, que unía al Albaicín con el Realejo; de la línea 23, que unía el Realejo con La Caleta; y de la 20, que unía a la Chana con la zona norte y permitía hasta entonces a los habitantes de Cartuja llegar al Centro Salud de Casería del Cerro.

más afecta es a los colectivos que, ya sea por necesidad o por opción de vida, utilizan estos espacios de otras maneras para poder sobrevivir; precisamente, afecta más a aquellos colectivos que viven en una situación más vulnerable.

Competitividad y mercado

Como ya adelantábamos al principio de este capítulo, todas estas intervenciones que hemos mencionado, desde la expansión de la ciudad a través de desarrollos urbanísticos, grandes infraestructuras del transporte y parques tecnológicos, hasta la reforma de barrios históricos deteriorados para convertirlos en auténticos iconos turísticos de la ciudad, pasando por la regulación de la convivencia ciudadana en el espacio público, además de las aportaciones que realizan las otras concepciones de Granada (empresarial, turística, lorquiana, universitaria), todas estas intervenciones se integran dentro de un marco global que podemos denominar la marca Granada[33].

Esta búsqueda de aquello que hace a Granada diferente, especial, tiene por objeto hacer a la ciudad, a través su marca, lo más competitiva y prestigiosa posible en el mercado internacional de ciudades. Una liga cuyo trofeo es la atracción de turismo, de inversiones y de grandes eventos internacionales que engrosen el currículo de la ciudad, y con ello sus arcas, independientemente de los daños sociales, culturales, ambientales y económicos que produzca a su paso.

Para los promotores de este modelo de transformación urbana, Granada es un producto que puede revalorizarse a través del marketing de ciudades y de los procesos de transformación urbana, con el objetivo de obtener rentabilidad económica y política del territorio, considerando en el proceso a la ciudadanía como moneda de cambio, como rebaño al que dirigir, en lugar de tener en cuenta su potencial para la mejora de las circunstancias.

Otras Granadas

Estas formas de materializar la transformación de la ciudad generan importantes conflictos sociales (criminalizando y persiguiendo cada vez más prácticas en la vía pública, como la venta ambulante, el arte callejero y demás formas de ganarse la vida), ambientales (destrozando parajes naturales para

---

[33] Para más información sobre la marca Granada véase *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la Marca Granada 2013-2015* (Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012).

desarrollos urbanísticos y empresariales, grandes infraestructuras...), políticos (mermando las ya deterioradas formas de participación y decisión sobre estos proyectos) e incluso económicos (elevado número de negocios cerrados en Camino de Ronda por las obras del metro, pérdida de tierras agrícolas por el avance de la ciudad, generación de empleo precario y puntual a costa de otros usos del espacio...) en los territorios afectados; múltiples conflictos que también han motivado el surgimiento de respuestas ciudadanas en las que la población hace frente de manera organizada a lo que consideran una ciudad impuesta. Experiencias colectivas, cada una de las cuales lleva implícita una forma de hacer ciudad distinta y alternativa.

Las propuestas colectivas que presentamos no son las únicas existentes en la geografía granadina, pero las consideramos ejemplos determinantes para comprender que las personas organizadas pueden conseguir hacer frente a obstáculos aparentemente insuperables. A su vez, en su camino, estos grupos de personas van construyendo y promoviendo «otras Granadas».

Politización de lo cotidiano

Los procesos organizativos a los que vamos a hacer referencia no parten de una ideología concreta sino que surgen principalmente en torno a intervenciones específicas en un área sectorial y territorio determinados.

Nos encontramos, por un lado, con colectivos que trabajan por la defensa de la vivienda. En Granada hay varios «puntos calientes» que han generado que la vecindad se organice. Un primer caso es el de la ya histórica lucha de la Casa del Aire[34] en el Albaicín bajo, vecindad organizada desde el 2004 contra la especulación inmobiliaria que padece tanto esta casa de vecinos y las personas que la habitan, como la generalidad del barrio en el que se ubica.

Un segundo caso es la Casa Cuna[35], ubicada en la céntrica calle Elvira y que recibía este nombre por albergar en el pasado un hospicio para huérfanos y que posteriormente, tras varios usos intermedios, sería reconvertida en una casa de vecinos donde residían ocho familias con contratos indefinidos. En

34 Para más información, véase http://solidarioscasadelaire.blogspot.com.es; y el capítulo titulado «La 'Galia' del Albaicín: la Casa del Aire» en la monografía *Aprendiendo a decir NO. Conflictos y resistencias en torno a la formas de concebir y proyectar la ciudad de Granada* (Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2009: 105-132).

35 Para más información sobre la Casa Cuna véase el título de la bibliografía *Aprendiendo a decir NO* (Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2009).

el año 2007 la empresa propietaria del inmueble, Consorcio Elvira Granada, intentaba declarar el edificio en ruina y echar al conjunto de vecinos, cuestión que no logró gracias al tesón de sus inquilinos y de otros vecinos solidarios y de la ulterior, interesada y oportunista intervención de la Administración. El resultado final fue el traslado temporal de sus vecinos hasta la finalización de las obras, momento en el cual volverían a su antiguo domicilio a cambio de un alquiler social durante unos años.

Otros casos a rescatar son: el de la Asamblea de vecinos amenazados por la especulación[36], que aglutinaba a varios casos de acoso inmobiliario en el barrio Albaicín; la lucha de la vecindad de Santa Adela[37] en el barrio del Zaidín, por conseguir que se materialice el acuerdo con el Ayuntamiento de Granada para que se renueven sus viviendas; el grupo Stop Desahucios del 15M de Granada, que no sólo impide los desahucios y negocia soluciones permanentes, sino que lucha junto con otras regiones por conseguir el Estado de Emergencia Habitacional que de cobertura a los suministros básicos para la ciudadanía residente en territorio andaluz; y más recientemente el de la Corrala El Triunfo, un edificio propiedad de Caja Rural y ubicado en pleno centro que, gracias al apoyo inicial de Stop Desahucios, entre noviembre de 2013 y mayo de 2014 albergaría a 12 familias que se habían quedado en la calle. Sin embargo, las relaciones entre este colectivo vecinal y el citado Stop Desahucios se irían deteriorando progresivamente, hasta que en mayo de 2014 un acuerdo entre las habitantes del inmueble y la entidad financiera trajera consigo la desvinculación definitiva de Stop Desahucios con la corrala de vecinas. Como contrapartida, los vecinos y vecinas abandonaron el inmueble y aquellas que lo solicitaron se reubicaron en viviendas sociales propiedad de Cajamar[38].

Por otro lado, nos encontramos con otro importante frente de oposición a la actual forma de hacer ciudad: la defensa del territorio y sus recursos. En este ámbito también existen ejemplos diversos de organización ciudadana, desde la lucha contra grandes infraestructuras llevada a cabo por colectivos específicos como la Asamblea contra la Ronda Este[39], que se enfrentó a la construcción de

36 Para más información sobre la Asamblea de vecinos amenazados por la especulación, véase *Aprendiendo a decir NO* (Rodríguez Medela, Salguero Montaño 2009).

37 Para más información sobre el conflicto en Santa Adela, véase el blog de la Plataforma: http://plataformadesantaadela.blogspot.com.es

38 Lourdes Mingorance, «La 'corrala Utopía' de Granada se disuelve con un acuerdo social», *Granada Hoy*, 13 de mayo de 2014; disponible en Internet.

39 Para más información sobre la Asamblea de la Ronda Este, véase el capítulo titulado «A propósito de resistir» de la monografía *¿Cuestión de movilidad? Implicaciones sociales, culturales y políticas en el proceso de implantación de una autovía metropolitana. La Ronda Este de Granada* (Rodríguez Medela, 2010).

la autovía metropolitana bajo el mismo nombre, que pretendía completar el anillo de circunvalación por la zona este de la ciudad, lo que abriría las puertas a nuevos desarrollos urbanísticos por entornos naturales de gran valor; hasta plataformas como Salvemos la Vega[40], que defienden un territorio específico, natural y agrícola, generando iniciativas para conservar el medio y potenciar estos usos, así como enfrentándose a amenazas como la segunda circunvalación o el distribuidor Sur, en un camino hacia «otra cultura del territorio».

En esta misma línea podemos incluir experiencias organizativas ciudadanas en torno a la defensa de recursos naturales. Y es que el agua es uno de los recursos más apreciados por estas tierras, dada su escasez. Diversos conflictos se han generado en torno al agua, desde la lucha contra embotelladoras en el Padul, hasta la defensa de los ríos, ya fuera contra el trasvase de agua en el río Castril o contra la apropiación de caudal de los ríos Dílar y Monachil para la generación de nieve artificial en la estación de esquí de Sierra Nevada. Esta última iniciativa se materializó en la Asamblea contra la Universiada y en defensa del Agua[41], constituida para defender el territorio y sus recursos frente a lo que implica la celebración de megaeventos internacionales como fueron los Campeonatos Mundiales de Esquí de 1996 o como la Universiada de 2015, tanto para Sierra Nevada y la industria turística de la estación de esquí como para la ciudad de Granada en términos de infraestructuras e impactos derivados.

Finalmente, destacamos el ámbito del espacio público donde ha predominado la oposición a la «Ordenanza cívica», desde agrupaciones ciudadanas/vecinales específicas de oposición a la norma, como la Plataforma contra la Ordenanza Cívica o la Asamblea de la Calle[42]; u otros colectivos que se han visto afectados en el desempeño de su actividad por este tipo de fiscalización del espacio y han decidido actuar de alguna manera sobre la misma.

Todos ellos pueden utilizar formas diversas de oposición en los conflictos, pero parten de la base común de la autoorganización de personas de manera horizontal y solidaria, en torno a un objetivo común, en este caso, la oposición a una intervención urbanística que les afecta de manera determinante en su vida cotidiana.

---

40 Para más información sobre Salvemos la Vega, véase http://www.otragranada.org.

41 Para más información sobre la Asamblea contra la Universiada y en defensa del Agua y la Universiada Granada 2015, véase *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la Marca Granada 2013-2015* (Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2012).

42 Para más información sobre estos colectivos y la Ordenanza cívica, véase *¿Por qué no nos dejan hacer en la calle?* (García Carcía, Sánchez Cota y Rodríguez Medela 2013); y el blog *En la calle nos vemos*: http://enlacallenosvemos.blogspot.com.es.

Lucha social y redes ciudadanas

En los últimos años llama la atención la puesta en marcha de un proceso de convergencia entre distintos colectivos y organizaciones, además de la generación de marcos más amplios de actuación en los que comunicarse y coordinarse, permitiendo a las luchas existentes salir de cierto aislamiento del gueto político. Hablamos concretamente de la redes surgidas en diversos ámbitos (vivienda y demás conflictos urbanísticos, agricultura ecológica, redes de consumo y producción...), ya sea dentro de un mismo territorio, de una misma ciudad, en el ámbito regional o en el estatal. En la base de este proceso de apertura no podemos obviar la influencia que el movimiento 15M ha tenido. Desde su gestación, personas de los distintos colectivos locales de lucha social han venido compartiendo espacios comunes, lo que ha contribuido a generar, con mejor o peor éxito, una red social amplia que permite unir fuerzas para el cambio pretendido.

La palestra granadina, no obstante, cuenta con un referente anterior de red de lucha social. En los años 2007 y 2008, precisamente en torno a la temática de los conflictos urbanísticos, surgía la red coordinadora Hart@s de la Dictadura del Cemento[43]. En este espacio se congregaron buena parte de los colectivos que estaban trabajando en torno a la vivienda, frente a la renovación de zonas deterioradas para orientarlas al turismo o por la defensa del territorio y sus recursos, algunos de los cuales hemos mencionado en este artículo. Hart@s planteó un enfoque que consistía en que cada conflicto particular era una manifestación de un conflicto común, de mayores dimensiones, que acabarían acuñando como «violencia urbanística», referida a la actual forma de hacer ciudad, y que en el apartado anterior denominábamos como la «ciudad impuesta». Pero esta red coordinadora no buscaba suplantar las experiencias organizativas ya existentes, sino potenciarlas y servir de espacio para la comunicación, coordinación y apoyo mutuo entre las gentes de los diversos colectivos.

La importancia de esta experiencia organizativa se materializaba en dos aspectos: uno, la combinación de una estructura flexible pero consolidada que además de apoyar cada lucha servía para darles un marco general en el que cobraba sentido la interrelación de las mismas; y dos, que al igual que

43 Para más información sobre Hart@s de la Dictadura del Cemento, véase el capítulo «¿Hacia una fuerza social? Hart@s de la Dictadura del Cemento» de la monografía *Aprendiendo a decir NO. Conflictos y resistencias en torno a la formas de concebir y proyectar la ciudad de Granada* (Rodríguez Medela y Salguero Montaño, 2009: 233-265).

posteriormente haría el 15M, la experiencia de Hart@s supuso la creación de una red de lucha social que fue más allá de los colectivos y que permitió el surgimiento de nuevas iniciativas, colaboraciones y sinergias que hoy día continúan en activo.

«Haciendo» ciudad

Todas estas experiencias, pasadas y presentes, son determinantes porque a lo largo de su recorrido han ido construyendo otras formas de entender y hacer ciudad, otras maneras de gestionar los espacios y las relaciones que en ellas se dan y donde se potencian la solidaridad y el apoyo mutuo como oportunidad para cambiar las cosas. Una ciudad que se construye colectiva y horizontalmente, sin jerarquías ni imposiciones; una ciudad que prefiere prestar más atención a su vecindad que orientarse por encima de todo a la generación de dinero a través de la atracción del turismo. En definitiva, una ciudad donde se pueda vivir en lugar de sobrevivir.

Reflexiones en torno a la Granada impuesta, el conflicto urbano y la lucha social

A lo largo del presente texto hemos intentado mostrar de qué manera se está imponiendo un modelo de ciudad que beneficia a unos colectivos y entes sociales determinados de Granada, en detrimento de otros, que se corresponden a la mayoría de la población local y metropolitana. Desde hace ya algún tiempo, los derechos y libertades de la ciudadanía se han ido recortando significativamente. Y aun así, queda pendiente el interrogante acerca de «cómo nos venden la moto». Una primera respuesta sería a través de la insistencia y la repetición de los discursos oficiales que enmascaran, en aras del Progreso y el Desarrollo, los objetivos reales de los proyectos y las consecuencias que de los mismos se derivan. El discurso del poder local es, en suma, también el discurso cultural hegemónico e incuestionable.

Sin embargo, este modelo de ciudad capitalista es como el propio sistema económico en sí: un producto histórico. Es decir, no siempre ha existido y al igual que un día emergió, podría desaparecer; en este proceso de cambio radical, la ciudadanía, «la vecindad», ha de desempeñar un papel protagonista. Este punto de fuga da pie a dos últimas reflexiones.

En primer lugar, que por mucho que se empeñen los agentes del suelo, tanto públicos como privados, en convertir a la ciudad en un producto, ésta no dejará de ser un espacio que se construye social y colectivamente, en lo cotidiano y en respuesta a las necesidades de la población real, en toda su heterogeneidad y diversidad, y no ficticia como la que plantean los gobernantes. Sin embargo, parece poco probable que los promotores de este devastador modelo sintonicen en algún momento con esta otra concepción y vayan a cambiar sus particulares formas de pensar y hacer ciudad. Ante esta situación la única salida parece ser la organización social para hacer frente al poder establecido.

Segundo, que el potencial de transformación está en la propia ciudadanía, en la vecindad, quien, como hemos apuntado, ha de ser la protagonista del cambio. Las bases de estas luchas, como ha quedado expuesto, ya se están gestando, a la vez que han comenzado a materializarse nuevas iniciativas ciudadanas, vecinales y/o autónomas que tratan de hacer frente a una o varias ramificaciones del conflicto urbano de la Granada capitalista.

Bibliografía

Anholt, Simon (2007), *Competitive identity: the new brand management for nations, cities and regions*, Basingstoke, Palgrave / MacMillan.

García García, Álvaro (2009), *Retablo de la devastación. Sobre la devastación social e imaginaria de la ciudad de Granada*, Granada, Biblioteca Social Hermanos Quero

García García, Esther, Juan Rodríguez Medela, Ariana Sánchez Cota (2013), *¿Por qué no nos dejan hacer en la calle? Prácticas de control social y privatización de los espacios en la ciudad capitalista*, Granada, Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala y COTALI.

Nogués Pedregal, Antonio Miguel (2008), «Poder político local y urbanismo en entornos turísticos. La mediación del espacio turístico en la producción de significados», *Gazeta de Antropología*, vol. 24, núm. 2; disponible en Internet.

Rodríguez Medela, Juan y Óscar Salguero Montaño (2012), *Transformación urbana y conflictividad social. La construcción de la Marca Granada 2013-2015*, Granada, Asociación de Estudios Antropológicos La Corrala y Biblioteca Social Hermanos Quero.

______ (2009a), *Aprendiendo a decir NO. Conflictos y resistencias en torno a la formas de concebir y proyectar la ciudad de Granada*, Granada, Asociación de Estudios antropológicos La Corrala.

______ (2009b), «Conflictos y resistencias en torno a la forma de concebir y proyectar la ciudad de Granada. Los movimientos autónomos en la palestra urbana», en *Actas de los Seminarios de Apoyo a la Investigación Hibridación y Transculturalidad en los*

modos de habitación contemporánea. El territorio andaluz como matriz receptiva, Sevilla, Universidad Hispalense de Sevilla / Consejería de Vivienda y Ordenación del Territorio de la Junta de Andalucía, pp. 501-511.

Yúdice, George (2002), *El recurso de la cultura: usos de la cultura en la sociedad global*, Barcelona, Gedisa.

Epílogo. Del plano al mapa

Juan Rodríguez Medela y Óscar Salguero Montaño
(Grupo de Estudios Antropológicos La Corrala)

En este libro hemos recorrido nueve ciudades concebidas bajo los parámetros del modelo de ciudad capitalista, las cuales sirven de ejemplo de las diferentes formas en las que se materializa la ciudad capitalista a lo largo y ancho del territorio global dominado por el neoliberalismo.

A continuación, presentaremos una serie de reflexiones generales que consideramos importantes al hilo de lo expuesto en los distintos capítulos, para dar una visión global de qué es y cómo se transforma la ciudad capitalista. Es decir, daremos un salto «del plano al mapa». Si cada capítulo ha desarrollado una serie de aspectos particulares de este modelo de ciudad, la visión conjunta de los mismos permite ofrecer una perspectiva más amplia e interrelacionada de esta devastadora forma de hacer ciudad.

Crecimiento, expansión y renovación

Cada ciudad tiene sus particularidades en su proceso de configuración y crecimiento. Pero podemos destacar una serie de etapas que más o menos se van repitiendo, con diferentes matices, en las distintas urbes que se analizan en este libro.

Con el progresivo desmantelamiento de los sectores primarios y secundarios, se apuesta por un urbanismo desacerbado, con la construcción como principal sector de la economía del Estado, asociada a las prácticas especulativas propias del mundo financiero, que en este caso se transfieren al

ámbito inmobiliario. En este contexto, es la ciudad misma la que empieza a desempeñar un papel fundamental como centro de acumulación de capital, pasando de ser un lugar donde localizar actividades productivas a una mercancía en sí misma, como señalan Agustín Cócola en el caso de Barcelona y Marc Morell en el caso de Mallorca. Papel que se intensifica con la terciarización de la economía, es decir, por la conversión en ciudades de servicios, teniendo en el turismo su máximo exponente. En este sentido, la ciudad deja de planificarse como espacio para habitar y se orienta más a la conformación de un producto, a la creación de un objeto de consumo no productivo a través del desarrollo y la renovación urbana, como adelanta Ibán Díaz sobre la ciudad de Sevilla.

En esta nueva configuración de la ciudad juega un papel fundamental la imposición de distancias. Es decir, hemos pasado de concentrar en los barrios todo el comercio y servicios necesarios para hacer habitable un determinado territorio (ciudad compacta), a una ciudad en la que casi para cualquier cosa que queramos hacer tenemos que desplazarnos, generalmente en vehículo a motor, principalmente privado (ciudad dispersa). La dinámica «salgo de casa en coche; voy a trabajar en coche; a continuación, voy al gimnasio en coche; y tras pasar por el centro comercial en el extrarradio, me vuelvo a mi casa en coche» se ha convertido en el precio a pagar por la dispersión de la ciudad y la imposición de distancias en ciudades donde los centros urbanos pierden población en beneficio de los municipios de la periferia o del área metropolitana que se han visto invadidas por urbanizaciones que han convertido los pueblos en auténticas ciudades dormitorio.

Espacios de la ciudad capitalista como las áreas comerciales son lugares físicos donde se materializa la nueva economía global de servicios y su funcionamiento, trasladando la actividad de consumo hacia las afueras de la ciudad. Como señalaban Andrés Pedreño, Miguel Ángel Alzamora y Antonio Ramírez con relación a Murcia, las transformaciones en la estructuración del territorio generadas por las dinámicas de estos centros comerciales inciden en los tiempos de la ciudad, es decir, en la organización social del tiempo, tanto desde los comportamientos socioculturales como de la dimensión productiva.

Si el capitalismo necesita crecer para no entrar en crisis, la ciudad capitalista también necesita renovarse y expandirse constantemente, con el objeto de seguir siendo competitiva. De ahí que espacios del capital como las grandes áreas comerciales o los parques tecnológicos, son, a su vez, un primer paso en la urbanización de nuevas zonas. Manchas de aceite que se van expandiendo y absorbiendo los pueblos circundantes, en un entramado de urbanizaciones

y carreteras que une a los municipios físicamente, conformando las denominadas conurbaciones: un mar de casas donde no se distingue donde acaba un pueblo y donde empieza el siguiente. Una dependencia, en el caso de la habitabilidad y la movilidad y la accesibilidad en un territorio metropolitano, que las hace indisociables.

Esta dictadura del vehículo motorizado privado no sólo se materializa en los procesos de expansión de la ciudad capitalista, sino también en la reforma interior de la misma. Así, vemos como se van introduciendo infraestructuras de desplazamiento «verdes», como los carriles-bici que, segregados por el tráfico motorizado, al que se le sigue dando prioridad, sirven para vender un modelo de ciudad más sostenible. Porque no olvidemos que este modelo sigue privatizando la gestión del suelo, como son las estaciones de préstamo de bicicletas y los puestos de publicidad, y continúa permitiendo que el coche desplace otros usos de la calzada.

En este escenario podemos distinguir, como señalan Diego Ortega y Rodrigo Martínez en el caso de Valencia, dos propuestas de organización del espacio urbano: por un lado, aquellas que entienden este espacio desde la lógica que viene imponiendo la industria del motor, es decir, como un entorno por el que la gente se transporta de un punto A a un punto B (espacio del transporte); y, por otro, aquellas que lo entienden como una hábitat de convivencia por el cual las personas se mueven (espacio de la movilidad), donde la calle no es únicamente un espacio que sirve para desplazarse en términos de eficiencia, tiempo y coste, sino que se torna en un espacio destinado a convivir, intercambiar experiencias y disfrutar del proceso de moverse. Una propuesta que además insiste en la necesidad de igualar el desproporcionado dominio actual de unos medios, los motorizados, sobre los otros.

La perspectiva de espacio de transporte es propia de la ciudad capitalista donde el transporte de mercancías y personas es un elemento fundamental para su funcionamiento. Por su parte, la propuesta de espacio de movilidad proviene, en gran medida, de espacios fuera del ámbito oficial de la gestión y ordenación del territorio, de los movimientos ciudadanos y demás personas que buscan hacer un entorno más agradable para vivir. Nos encontramos, pues, ante un nuevo ejemplo de confrontación entre la ciudad habitable y la ciudad como producto para la acumulación de capital.

Pero cuando hablamos de movilidad o de transporte, según la perspectiva que tomemos, no nos referimos únicamente a la construcción de carreteras y carriles bicis. Existen otros medios que también inciden en la consecución de un estatus diferenciador, como puede ser la introducción del tren de alta

velocidad (AVE), o la reincorporación de un metro ligero o tranvía, después de haberlo desmantelado hace unas décadas para dar prioridad al vehículo motorizado privado, como sucede en el caso de Granada.

La ciudad como producto

La concepción productivista de la ciudad según las lógicas neoliberales se ha ido plasmando en el suelo de nuestras ciudades a través de la mercantilización de prácticamente todas las dimensiones de la misma: no sólo las intervenciones urbanas han de generar un rédito económico para los sectores político y empresarial y financiero –a través de las plusvalías del suelo, los flujos de capital inmobiliario, las contrataciones y licitaciones de obras, etc.–; también han de mercantilizarse las propias pautas de la vida cotidiana de sus habitantes, las cuales son debidamente fiscalizadas por los distintos recursos de control normativo y represivo del ente público y viradas intencionadamente hacia el consumismo de bienes y servicios, que van desde la alimentación o la movilidad, hasta el ocio y la cultura, pasando por la salud o la educación, ejemplos que han quedado gráficamente plasmados en el capítulo de Murcia con «la ciudad de los grandes centros comerciales» y en el de Madrid con todo lo relativo al desmantelamiento de lo social sufrido por la capital y toda su región, convirtiéndose probablemente en el mayor envite del capital en la historia contemporánea de la urbe.

De este modo, la ciudad, como exponíamos en nuestro capítulo dedicado a Granada, «no es solo centro de producción y/o producto, sino también centro de mando». En una y otra acepción del conflicto, la lucha contra la mercancía, está presente. Sin embargo, esta concepción productivista de la urbe apuesta inexcusablemente por una imagen lo más atractiva posible para inversores y turistas, debidamente controlada y fiscalizada; y, por ello, libre de toda sospecha y exenta de cualquier connotación conflictual. Esta imagen de ciudad determina en gran medida qué producto de ciudad será implementado o, en su caso, impuesto.

A lo largo de estas páginas, hemos visto diversos ejemplos de ello en cada una de las ciudades a las que nos hemos acercado, las cuales a pesar de sus propias particularidades, comparten muchos otros nexos comunes, tales como el papel protagonista del marketing urbano y de la marca ciudad en la planificación y gestión urbanas, así como en los modos de organización social; la creciente mercantilización interesada de la cultura; los megaeventos culturales y deportivos; y, cómo no, el turismo.

El marketing urbano ha demostrado ser a lo largo de los diferentes capítulos que conforman este libro el principal instrumento con el que las élites locales diseñan e implementan la imagen de ciudad que mejor case con la búsqueda del beneficio propio, auspiciadas en muchas ocasiones por los intereses de actores cuyo ámbito de incidencia excede de los propios límites territoriales de la urbe.

Una imagen atractiva para la inversión que pese a su capacidad para diversificarse (ciudad moderna, ciudad turística, ciudad segura, etc.) confluye en la invisibilización del conflicto en cualquiera de sus formas. Podemos afirmar que es una de las estrategias reiteradas de norte a sur: desde «Cádiz, la ciudad que sonríe» pese a haber cerrado el año 2014 con una tasa de desempleo del 40,7 %, como señalan las compañeras de la Asociación Gaditana de Antropología; hasta Barcelona, cuya retórica del pasado «modelo Barcelona», como indica Agustín Cócola, se basaba en la participación ciudadana, la cohesión social y el espacio público.

Las técnicas de marketing urbano, en aras de la preceptiva generación de ventajas competitivas que atraigan a inversiones, nuevos residentes y turistas, han apostado sobre el tablero de nuestras ciudades por recetas únicas como, por ejemplo, contar con uno o varios proyectos de arquitectos de reconocido prestigio, como el norteamericano Richard Meier con el MACBA de Barcelona, Santiago Calatrava con los puentes del Alamillo en Sevilla y de Vistabella en Murcia o Ricardo Bofill con el mal avenido proyecto de la fachada norte del puerto de Tarragona, que relata Miguel González; o concurrir a reconocimientos internacionales como ser Capital Europea de la Cultura (Madrid, 1992) o Patrimonio de la Humanidad por la UNESCO, caso de la Alhambra y el barrio del Albaicín en Granada. Pero la fórmula que sin duda mayor éxito ha tenido en las dos últimas décadas desde el año 1992 ha sido la celebración de megaeventos internacionales.

Los grandes eventos –o megaeventos, macroeventos– internacionales pueden ser, como ha quedado expuesto, de distintas temática y orientación, unas veces deportivos, como los Juegos Olímpicos de Barcelona 92, la Copa América de 2007 en Valencia o la finalmente apocada Universiada 2015 en Granada; y otras veces culturales, como la Expo'92 de Sevilla, «Cádiz 2012: Ciudad Constitucional» o la Conmemoración del Milenio en Granada en 2013. Esta diversidad, sin embargo, es de importancia nimia si tenemos en cuenta que los fines de unos y otros son exactamente los mismos; y así lo veía el entonces presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, quien en 2007 declaraba públicamente que la Conmemoración del Milenio en 2013 supondría para Granada lo mismo que los Mundiales de Esquí de 1996, es decir, finalizar las grandes

infraestructuras proyectadas, como la llegada del AVE o la autovía A7, e impulsar otras nuevas como la construcción del Centro Lorca o del frustrado «gran espacio escénico», encargado al afamado arquitecto nipón Kengo Kuma.

La relevancia del papel de los megaeventos se ejemplifica perfectamente en el caso de la ciudad de Sevilla donde, como indica nuestro compañero Ibán Díaz, la incidencia de estas citas es tal que han determinado la configuración moderna de la ciudad hispalense, valorizándose objetiva y subjetivamente «como mercancía-lugar a partir de las dos grandes exposiciones universales del siglo XX: la del '29 y la del '92».

Ante la contraprestación del endeudamiento público generado por las altas inversiones necesarias que requiere la organización de estos megaeventos, los promotores y defensores de estos recursos permanecen impasibles pues saben bien que incluso tratándose de inversiones que no lleguen a materializarse finalmente, habrán logrado una serie de suculentos objetivos especulativos, como «el nuevo cambio de manos en compraventa del suelo o los inmuebles» al que se refiere el Observatorio Metropolitano de Madrid; o la conversión de sus escenarios en zonas de especulación permanente, como la Isla de la Cartuja en Sevilla donde, pese a tener infrautilizadas y en claro estado de abandono gran parte de sus instalaciones repartidas en las 215 hectáreas que ocupa, se siguen proyectando sobre la misma nuevos proyectos megalómanos como «el rascacielos de Cajasol», una oda arquitectónica a la supremacía del capital con una altura de 178 metros y 44 plantas que la entidad bancaria quería construir en la isla, pretensión la cual desestimaría finalmente pues la ciudad se jugaba la pérdida del reconocimiento de la UNESCO como Patrimonio de la Humanidad si finalmente se levantaba el edificio.

El poder que ejercen entidades supranacionales como la UNESCO sobre la gestión del territorio es una muestra más de que la cultura, en la ciudad capitalista, es un valor en alza. Ha quedado patente en todas las páginas precedentes el nivel de instrumentalización que ha sufrido la cultura para devenir finalmente en ventaja competitiva vinculada a la puesta en valor del patrimonio tangible e intangible, como desarrolla Marc Morell a propósito del trabajo que conlleva producir ciudad en Mallorca, o a través de la proliferación de grandes equipamientos culturales, como museos de arte contemporáneo, y la celebración de citas multitudinarias, como festivales y certámenes, con proyección internacional.

En la primera de las acepciones, la ventaja competitiva de la pretendida cultura local es que resulta difícilmente reproducible por otras ciudades competidoras en tanto que recurso intangible, propio y, por ende, exclusivo. Y

ello, independientemente de si la población local en toda su heterogeneidad se identifica o no con el imaginario cultural que se trata de proyectar. Así solo Cádiz podrá conmemorar el Bicentenario de la Constitución de 1812 o Granada los mil años del reino nazarí, pese a los 200 años de margen de error. La supuesta «alegría de las gentes» de Cádiz o el pasado morisco, romántico e idealizado de Granada son señas de identidad propias, exclusivas y por tanto recursos intangibles con los que *collagear* la marca ciudad propia.

Bajo estas premisas, las calles y plazas de ciudades han sido tematizadas, museificadas y/o urbanalizadas, dando lugar a productos como el Albaicín bajo, inmerso en una profunda atmósfera orientalista destinada exclusivamente al tránsito turista; o el Sacromonte, marcado por el casticismo más costumbrista del gitano Chorrojumo, ambos en la ciudad de Granada.

Pero este recurso a la cultura como valor en alza excede los límites del costumbrismo y el tipismo español y en un intento por superar «el turismo de sol y playa», la versión más postmoderna y global de la cultura se erige como la propuesta estrella en los proyectos de regeneración urbana. A partir de la marca Barcelona, al hilo de lo expuesto por Cócola sobre la construcción del MACBA y su incidencia en el Raval, la construcción de grandes infraestructuras culturales ha contribuido al éxito de las estrategias gentrificadoras en los barrios populares, antes «degradados» y ahora reconvertidos en zonas «de moda», donde ya no sólo se consume en el espacio, sino que es el propio espacio el que también es consumido.

Si bien hemos repetido en varias ocasiones que el fin último de la marca ciudad es generar una imagen lo suficientemente atractiva para inversores y turistas, este segundo colectivo sigue siendo el principal público objetivo al que se dirigen en mayor medida las técnicas de marketing urbano en el Estado español, máxime desde el mismo momento en el que los espacios de nuestras ciudades son también bienes consumibles y que no es precisamente el territorio de los países del sur de Europa donde se asientan los centros globales de mando financiero.

Por ello, puede afirmarse que el sector turístico no solo no ha decaído, sino que se ha reconvertido y diversificado en numerosas ofertas distintas, híbridas algunas como el turismo cultural, a la vez que se han seguido potenciando otras más clásicas como «sol y playa» o «fiesta y sangría». El filón turístico de los años 60, auspiciado por el fin de las políticas autárquicas y el comienzo del desarrollismo en el Estado español, ha alcanzado tal grado de consolidación que difícilmente podemos encontrar una ciudad en el Estado que no aspire a atraer turismo, sea de vacaciones, congresos, museos o botellón. Es más, tal

y como señala Marc Morell para el caso de Mallorca, las mismas autoridades conminan al «buen ciudadano» a sumarse a la llamada para atraer turistas cuando no a convertirse en turistas en su misma ciudad.

Hoy de forma semejante a la película de 1968 de Pedro Lazaga, *El turismo es un gran invento*, donde don Benito Requejo, alcalde de Valdemorillo del Moncayo, al ver cómo se están desarrollando algunas ciudades y pueblos de España gracias al turismo, decide que su pueblo no va a ser menos y se va de viaje a la Costa del Sol con su secretario para conocer cuáles son las claves del éxito. Las ciudades españolas han visto en la receta del turismo urbano potenciales fuentes de ingresos, obviando en muchas ocasiones los intereses de sus propios habitantes, como quedó ejemplificado recientemente en las protestas ciudadanas contra el turismo «de borrachera» y la proliferación de pisos turísticos en barrios como La Barceloneta.

En términos de insostenibilidad sería difícil precisar una escala exacta y precisa de la barbarie. El Observatorio Metropolitano, por ejemplo, apunta que Madrid ha recibido en el 2014 más de ocho millones de turistas, con un incremento anual del 10 %, lo que la coloca como «el municipio más exitoso en la materia, por encima incluso de Barcelona». Por su parte, Granada, según cifras del Patronato Provincial de Turismo, registraba dos años antes un total de 2.387.194 viajeros y 4.974.578 pernoctaciones en hoteles y pensiones (sin contar los desplazamientos en vehículos privados, ni las pernoctaciones en casas privadas, de amistades y demás) y todo ello en un contexto demográfico de solo 240.099 habitantes censados en la capital. Las cifras que aporta Marc Morell para el caso de Mallorca, y la conclusiones que se derivan de ellas, van a la par.

Esta insostenibilidad se traduce no sólo en la creación de una brecha social entre el residente y el visitante, sino en muchas otras consecuencias que han sido ejemplificadas en este libro, como la dudosa rentabilidad de algunas de sus fórmulas, como el «turismo de cruceros», cuyos servicios consumibles para los cruceristas ya están garantizados en el barco y cuya impronta en la ciudad es más visual que económica, caso relatado para la ciudad de Cádiz; la expansión urbanística desmesurada de algunas zonas costeras y la reconversión de zonas para satisfacer las necesidades crecientes del sector, caso de los barrios litorales del Port en Tarragona o del Cabanyal en Valencia; o con un carácter más general, las continuas oscilaciones a las que están sometidas el sector, cuyas etapas de cotas máximas van seguidas de otras de claro descenso durante largos periodos.

La España cañí y el turismo de sol y playa constituyeron una primigenia y rústica marca España, la cual atraía a miles de turistas procedentes de países del norte de Europa. Actualmente, no puede afirmarse precisamente que tales elementos hayan caído, máxime en un contexto en el que la pretensión competitiva por atraer inversiones y capitales internacionales ha fracasado estrepitosamente y ha generado el aprovechamiento máximo de la capacidad turística de los centros urbanos, los cuales se han visto transformados en espacios controlados de entretenimiento y consumo.

Dinámicas inherentes a la ciudad capitalista

Esta ciudad hecha producto trae consigo una serie de dinámicas con importantes componentes sociales, culturales, económicos y políticos, que cabe resaltar para hacernos una idea de los mecanismos que se implementan para hacer de la ciudad el objeto deseado.

Una primera dinámica nos sitúa en el avance de lo privado frente a lo público. De la misma manera que estamos viendo un cierto asedio de los procesos de privatización en servicios cruciales para el mantenimiento y desarrollo de las personas como son la sanidad o la educación, en el plano urbano también podemos observar un proceso de privatización y/o concertación, de mercantilización, tanto de edificios públicos reconvertidos en hoteles u otros negocios de explotación privada como de plazas tomadas por empresas de turismo y veladores, así como servicios de transporte, de recogida de basuras o de abastecimiento de aguas, por poner algunos ejemplos. En la ciudad capitalista todo espacio es objeto de ser rentabilizado. El predominio de la función de consumo sobre la de espacio de socialización, hace que las calles y plazas dejen progresivamente de ser entendidas como espacios fundamentales para el desarrollo de la comunidad y se vean únicamente como objeto de explotación económica.

Una segunda dinámica a destacar son los procesos de gentrificación (elitización, aburguesamiento, etc.) que se desarrollan bajo múltiples formatos pero que parten de fundamentos similares. Los procesos de transformación de los barrios, especialmente de los centros históricos, parten de un abandono y deterioro previo, con unas condiciones habitacionales bastante mejorables, en proceso de despoblación –sobre todo de gente joven–, con una alta tasa de envejecimiento y de clase popular. A partir del cambio de perspectiva económica sobre esa misma zona, debido a su potencial en

términos, generalmente, de explotación turística, ya sea por su proximidad a monumentos, por su ubicación estratégica en la ciudad, por su historia y patrimonio, por su calidad paisajística o por la reconversión de la zona para potenciar un ambiente determinado (tematización), los inversores públicos, pero especialmente los privados, ven en estas zonas una oportunidad para aumentar sus beneficios.

En este contexto se generan los procesos especulativos por los cuales la población tradicional del barrio es expulsada de forma directa, a través de amenazas y engaños, o de forma indirecta, declarando las casas en ruina, deteriorándolas intencionadamente o simplemente no cumpliendo con su deber de mantenimiento. También sucede que con la renovación del barrio se renuevan sus precios, dejando de ser la población residente el principal destino de un barrio reconvertido en icono turístico. Este proceso de cambio de población de personas con escasos recursos por nuevos habitantes con una mayor poder adquisitivo no es sino una muestra de cómo la lucha de clases se sigue reproduciendo en la actualidad; la lucha entre una «clase cloaca», desposeída, que no encaja en el ideado modelo de ciudad y que incluye a los estratos más empobrecidos de la sociedad, y una clase media que revaloriza el espacio urbano en aras de los valores de uso que persigue. La gentrificación, pues, afecta tanto a la población con menos recursos como a la memoria colectiva barrial, imposibilitando la reconstrucción del pasado y provocando la pérdida de la identidad local.

Parejo a esta sustitución de población se da una tercera dinámica relativa a la reconversión del comercio. Las tiendas de barrio para el consumo diario van poco a poco cerrando sus puertas, al ver que la nueva población tiene otros hábitos de consumo en los que no entra el pequeño comercio, sino que se apuesta por las grandes superficies comerciales. Ante el cierre de estos comercios tradicionales, nuevas iniciativas empresariales van abriendo sus puertas, más orientadas al turismo, a circuitos culturales determinados, más acordes con el actual proceso de turistificación. La misma lógica que también está afectando a la reconversión de mercados de abasto populares, al transformarse progresivamente en espacios de consumo modernista para las clases medias y los turistas.

Si en los centros urbanos se da un proceso de expulsión de esta clase desposeída, en los barrios donde se hacina la población a la que quieren mantener fuera de las zonas económicamente productivas, el diseño urbano permite a los gestores del suelo establecer estrategias de contención, ya sea en forma de muros u otras barreras arquitectónicas o construyendo grandes avenidas vacías que segregan espacial y socialmente al barrio. Por lo que una cuarta dinámica

es el creciente aumento de la brecha social existente entre la «clase media consumidora» y la «clase empobrecida» quienes, al no casar en el modelo previsto, han de ser erradicados del núcleo productivo de la ciudad.

Pero la ciudad no sólo son viviendas y carreteras, también nos encontramos con las calles, las plazas y el resto de elementos que podríamos considerar como espacio público. Y dentro de la ciudad capitalista, el espacio público tiene un papel importante. Lo tiene en términos económicos, en una creciente mercantilización de las plazas de las distintas ciudades que se ven invadidas por terrazas de bares y restaurantes, así como en la conversión de la calle en un espacio de tránsito y consumo regulado. La peatonalización estratégica de ciertas zonas también se convierte en ventaja competitiva para comercios y bares, y en ocasiones contribuye a la formación de los denominados Centros Comerciales Abiertos.

Para cerciorarse de que los espacios son acordes con la imagen de ciudad que se quiere transmitir, los ayuntamientos han ido aprobando una serie de medidas, como por ejemplo las denominadas ordenanzas cívicas, instrumentos creados para «limpiar» la ciudad, o al menos su centro, de esa clase desposeída, empobrecida, a la que hacíamos referencia, así como para modelar un perfil de ciudadano acorde con una ciudad abierta a la llegada de millones de visitantes. Una quinta dinámica, la regulación del espacio público, donde la solidaridad se concibe como ayudar a una persona mayor a cruzar la calle al tiempo que criminaliza cualquier forma de pobreza.

Estas normas escritas en un lenguaje ambiguo, pretenden imponer un único uso de estos espacios, persiguiendo y sancionando todos aquellos usos y prácticas que no entran en su idea de ciudad. Aún siendo una medida que afecta a toda la población, es determinante para los estratos más bajos que se ven obligados a desplazarse a otras zonas donde la persecución no es tan acuciante. De esta manera, la criminalización de la marginalidad es vista como una ventaja competitiva para la comercialización del espacio público, siendo reflejo a su vez del conflicto de clase en la ciudad capitalista.

Una sexta dinámica, muy asociada a la regulación de los espacios públicos, es el establecimiento de mecanismos de control de la población. Estos pueden materializarse en forma del aumento de leyes y normativas que acoten de forma mucho más explícita qué se puede y qué no se puede hacer en la ciudad capitalista, imponiendo sanciones económicas individualizadas a aquellas personas que no las cumplan; controlando a colectivos –como las trabajadoras del sexo–, a través de regular el espacio donde desarrollan su actividad; mediante el aumento de la presencia policial, tanto en número como en dispositivos desplegados; con la implantación de sistemas de vídeo-vigilancia, etc.

Para justificar todas estas acciones y la invasión de la privacidad de la ciudadanía se pueden utilizar varios discursos. No obstante, aunque la salubridad y la higiene –con mucha mayor presencia en fases anteriores de la ciudad capitalista– sigue estando presente en ciertas intervenciones, el discurso legitimador por excelencia del control social es el de la seguridad. En un modelo de ciudad de estas características se necesita implantar una serie de medidas de posibiliten consumir en una atmósfera de seguridad. Pero para vender la seguridad hace falta crear primeramente una sensación de temor, de miedo, de alarma social, en relación con determinados colectivos o determinadas zonas de la ciudad donde se desea intervenir, función que cumplen muchos de los medios de comunicación de masas convencionales, en apoyo a los posicionamientos de distintas fuerzas políticas.

Finalmente, dentro de las dinámicas inherentes a la ciudad capitalista cabe destacar el constante conflicto entre la habitabilidad y la productividad de los espacios. El conflicto entre este valor de uso al que aspira el residente y el valor de cambio que los poderes locales quieren imponer, hace de la ciudad un constante escenario de confrontación entre vivir y sobrevivir la ciudad.

Sobre las fundamentaciones de la ciudad capitalista

A lo largo de este periplo por las nueve ciudades tratadas, sus autores y autoras nos han venido acercando a la realidad de distintas «ciudades capitalistas», cada una de las cuales con sus propias particularidades culturales, geográficas, demográficas, políticas y económicas. No obstante, como resultado de una visión general de lo expuesto a lo largo de estos capítulos y de un ejercicio de síntesis reflexiva, pueden extraerse una serie de elementos comunes en todas ellas, que se corresponderían con los que hemos convenido en llamar «fundamentaciones de la ciudad capitalista», en tanto que resultan aplicables a todas y cada una de las ciudades tratadas, así como a aquellas otras del mismo contexto con el que guarden algún tipo de similitud.

Cuatro ideas generales pueden esbozar de forma sencilla qué es la «ciudad capitalista» a partir de lo expuesto para cada una de estas nueve ciudades o, lo que es lo mismo ayudarnos a conocer cuáles son las dimensiones del conflicto social que no es otro que el de la ciudad capitalista. Una vez más, se trata de la máxima lefebvriana según la cual «hoy más que nunca la lucha de clases se encuentra inscrita en el espacio».

Una primera idea responde a lo que hemos venido manteniendo: la ciudad capitalista es espacio de producción y espacio de consumo, además de centro de mando. O lo que es lo mismo, la ciudad, al igual que los gobiernos neoliberales, se ha customizado como una gran empresa, entre cuyas estrategias se encuentran la implementación de una marca ciudad, proyectada a través de megalómanas intervenciones, prestigiosos reconocimientos y megaeventos internacionales; y la inserción de todos sus espacios en las lógicas capitalistas de la productividad (atracción de inversiones, eficiencia competitiva, reducción de costes en aras de un mayor beneficio, etc.).

Si el propio espacio es consumible, todas las intervenciones posteriores que se acometan sobre el mismo estarán irremediablemente destinadas a la producción y al consumo, excluyendo cada vez con mayor intensidad cualquier otra actividad o práctica que no genere beneficios económicos para las élites detentadoras de la propiedad y gestión del suelo.

Esta lógica se ve de forma clara, por ejemplo, en las redes viarias de transporte, las cuales están pensadas para posibilitar el desplazamiento de personas, bienes y servicios de los circuitos comerciales y financieros de intercambio; o en la fiscalización de los propios espacios públicos, aumentando el número de prácticas sancionables en la calle en un claro afán recaudatorio de los gobiernos locales, legitimado por el mantenimiento de una adecuada imagen de la ciudad acorde con su marca correspondiente.

Sin embargo esta productividad es relativa, pues los beneficios generados no revierten de una forma redistributiva en beneficio del conjunto de la población, sino que en su mayor parte los réditos económicos, y también políticos, van a parar a las arcas de los agentes del suelo. Y es relativa igualmente porque muchas de estas intervenciones no generan precisamente beneficios para la propia urbe. Como ejemplos de ello se encuentran los casos de endeudamiento público producidos después de la celebración de un megaevento y muy especialmente el caso de aquellas ciudades que se han reconvertido en ciudades turísticas dependientes de los designios de los centros productivos del norte.

Es decir, el espacio urbano en toda su dimensionalidad, se ha convertido en un ente capaz de generar rentas y beneficios por sí mismo, del mismo modo que una empresa, y, como ésta, los distribuye a su antojo entre unos sectores y otros.

La segunda idea que destacamos gira en torno a la generación de desigualdades en la implantación del modelo de ciudad. Este libre albedrío en el reparto de la riqueza se materializa, como hemos apuntado, en la acumulación de capital entre los agentes del suelo, mientras que para el conjunto de la ciudad

lo hace en un endeudamiento público dilatado en el tiempo que acaba esquilmando zonas, hasta que su nivel de degeneración y desolación es tal que se abre nuevamente la veda de la inversión. Por su parte, un colectivo cada vez mayor de habitantes de la ciudad se va viendo progresivamente inmerso en un proceso de exclusión consistente en la merma continuada de su capacidad para acceder a los bienes y servicios básicos que se ofertan en la ciudad.

El aumento de la brecha social es por ende, cartografiable también en el espacio y la búsqueda incesante de plusvalías en cada una de las facetas de nuestra vida cotidiana y es la principal estrategia con la que cuenta el neoliberalismo sobre el escenario urbano. La lógica del beneficio y nada más, en aras del crecimiento económico y la expansión capitalista, incide virulentamente sobre la población encareciendo los costes de los bienes y servicios a los que ahora tienen que hacer frente, y articulando mecanismos de expulsión de aquellas personas que no encajan con el modelo impuesto de ciudadanía, basado en la capacidad productiva y consumidora de la misma y de adecuación a las normas legales y de conducta que proyectan los discursos hegemónicos del capital.

Desde este prisma, por ejemplo, los desahucios son una prueba irrefutable de los efectos nocivos del modelo de ciudad capitalista, que convierte a la vivienda en un bien de inversión y de especulación, despojándole de cualquier carácter social en tanto bien de primera necesidad y derecho legalmente reconocido.

La tercera idea hace hincapié en que superada la era industrial, la búsqueda de plusvalías en el neoliberalismo ha alcanzado la explotación de todas las facetas de nuestra vida cotidiana, no solo el trabajo. Esto, en el marco urbano, se traduce en la generación de plusvalías del propio espacio, como podría ser la vivienda, el espacio público o las redes de servicios de orientadas a cubrir las necesidades básicas como la alimentación, la salud o los cuidados.

Desde el desmantelamiento del pequeño comercio a través de la imposición progresiva de las grandes superficies comerciales, hasta la motorización obligada de los desplazamientos urbanos, son susceptibles de generar algún tipo de beneficio. Es decir, se impone la disciplina del mercado a todos los ámbitos de la vida social: hogar, cultura, ocio, cuidados, relaciones sociales, etc.

Una última idea definitoria de la ciudad capitalista que queremos compartir consiste en que frente a la población, se erigen los sectores beneficiados de este desigual reparto que, como hemos apuntado, son los agentes detentadores de la propiedad y la gestión del suelo, que fundamentalmente se corresponden con las administraciones públicas vinculadas y las corporaciones financieras y del entramado inmobiliario y de la construcción. Como en el banquete malthusiano, estos actores y no otros ocuparán las primeras filas de

la mesa, que gráficamente podría representar a la urbe, relegando a las últimas posiciones a aquellos colectivos con menos recursos para llegar al centro; el resultado será, finalmente, su expulsión del banquete, el éxodo de las clases más populares y de los colectivos excluidos, pues el neoliberalismo «no ha reservado para ellos ningún cubierto».

Entre los agentes públicos se incluyen desde los gobiernos centrales hasta los locales, pasando por cualquiera de las instancias intermedias. El beneficio que aquí se genera es tanto político como económico: si bien muchas de las intervenciones son potenciales recursos electoralistas, a la vez que generan notables cotas de poder a través de las relaciones entabladas con importantes actores empresariales, no pocas de ellas revierten en suculentos beneficios económicos para las administraciones implicadas, unas veces bajo el respeto de la más estricta legalidad y otras gracias a prácticas de corrupción sobradamente conocidas como la prevaricación urbanística.

El papel de estos actores públicos es, por tanto, crucial, pues del mismo modo que en las lógicas generales del neoliberalismo, su principal misión es la promoción y colaboración con el mundo empresarial y financiero en su intervención sobre el territorio urbano. Algunas de las técnicas más usuales son la implementación de normativas, políticas y planeamientos urbanísticos beneficiosos para el sector inmobiliario y de la construcción; desarrollo de técnicas de gestión urbana que potencian unos determinados modos de vida «más rentables» que otros, penalizando con mayor o menor intensidad aquellos otros modos menos rentables y, por tanto, poco o nada acordes con la marca ciudad impuesta.

Por su parte, entre los agentes privados encontramos en un primer orden a aquellas empresas relacionadas directamente con el mundo de la especulación inmobiliaria y de la construcción, es decir, desde grandes entidades financieras y bancarias que han encontrado en el negocio inmobiliario una mina de oro, hasta empresas constructoras e inmobiliarias, encargadas de la ejecución de los procesos de expansión y renovación promovidos por las administraciones públicas.

Además, en este conglomerado de agentes privados pueden encontrarse más actores, todo un repertorio de entidades que se erigen en los «amos» de cada una de las ciudades de las que emergen, funcionando como auténticos *lobbies* de presión, capaces de determinar la construcción de una u otra gran infraestructura, la renovación de un barrio entero o, incluso, la promulgación, modificación o erradicación de una o varias normas. Importantes firmas cerveceras o grandes superficies comerciales son solo algunos de estos ejemplos.

Además de estos poderosos grupos de presión, el conjunto de actores privados es mucho más diverso, y hay un importante sector del mismo que también aspira a sentarse en el banquete en busca de algún bocado del pastel urbano. Este grupo abarca desde la figura del pequeño propietario «casateniente», hasta los negocios de hostelería y restauración, pasando por tour-operadores, propietarios de apartamentos turísticos y otros negocios vinculados.

Por último, como ya se ha indicado, no siempre los actores privados que salen beneficiados en este banquete son actores locales, ni siquiera regionales. A partir de todo lo expuesto en torno al consumo improductivo en las ciudades y la dependencia de las ciudades turísticas, en no pocas ocasiones el beneficio salta las fronteras locales de la urbe y del propio Estado, para concentrarse en países del Norte global, residencia de los auténticos centros geopolíticos y financieros de mando.

Resistencias

Como hemos visto en nuestro recorrido por estas nueve ciudades del Estado, todo este proceso de renovación urbana trae consigo una serie de consecuencias determinantes para la población. Agustín Cócola en relación con Barcelona, mencionaba cómo el mismo hecho de permanecer en determinadas zonas es un acto en sí de resistencia ante la especulación, la privatización del espacio público, la destrucción de nuestros entornos. Pero la ciudad, recuerda Marc Morell en sus «apuntes desde Mallorca», no sólo es capital, también es trabajo, trabajo vivo, y trabajo muerto. Y, habida cuenta de lo que llevamos relatando hasta ahora, su enfoque ofrece atisbos de esperanza en tanto y en cuanto nos recuerda que es gracias al trabajo urbano, al trabajo colectivo, al trabajo común, que la ciudad deviene producto. Está en nuestras manos, pues, ponernos «manos a la obra» y virar el rumbo.

No en vano, ante estas circunstancias, hay personas que deciden organizarse por sus propios medios para intentar hacer frente a imposiciones que afectarán a su vida cotidiana, representando así un nuevo formato de la lucha de clases entre los poseedores y los desposeídos, en este caso del derecho a la ciudad. Hemos visto cómo luchas inmediatas y microrresistencias van surgiendo en busca de resquicios que posibiliten la emergencia de otras formas de concebir la ciudad. Tanto desde el ámbito de la vivienda, como desde el de la movilidad y el del espacio público, han ido gestándose procesos de

organización y denuncia de lo que implica la renovación de un barrio histórico, de la construcción de una gran infraestructura del transporte o de la apuesta por la turistificación de la ciudad, entre otros motivos.

Estos procesos de resistencia, donde antiguas prácticas cotidianas de convivencia pueden ser ahora actividades reivindicativas, buscan poder decidir sobre sus espacios, sobre sus viviendas, sus barrios, sus calles y plazas. Desde esta perspectiva, la defensa del valor de uso se levantaría ante el avance de la acumulación y el ansia de beneficios. Estas iniciativas plantean no sólo un discurso transformador sino también unas prácticas diferenciadoras que implican su propia forma de hacer ciudad; toman la voz y la acción para denunciar los intereses que esconden esta forma de concebir y proyectar la ciudad y las consecuencias que deja a su paso su implementación.

Para ello, la combinación entre el uso de las calles y el del espacio virtual, en suma con las nuevas tecnologías, son condiciones para que el mensaje llegue a una población más amplia. La calle y su mantenimiento como espacio comunitario, de relación y socialización, juegan un papel fundamental en la resistencia frente al devorador modelo de ciudad al que hacemos referencia.

En este elenco de resistencias, nos encontramos con agrupaciones vecinales que reclaman equipamientos y espacios públicos de calidad que puedan ser usados por la población, utilizando como alternativa y medida de presión, la reapropiación colectiva del espacio. Una práctica que también realizan otros colectivos de carácter más autónomo, con un discurso más estructural de fondo en defensa del territorio o de la vivienda.

Cabe destacar que si bien antes del surgimiento del movimiento 15M las luchas eran muy localizadas y más puntuales y minoritarias, ya entonces se alzaban voces críticas hacia el modelo de ciudad que se estaba imponiendo y a la apuesta incuestionable hacia el turismo. No obstante, la llegada del 15M contribuyó a situar en primera plana muchos de estos conflictos que antes eran minoritarios. El dejar de ver la crisis como algo puntual y sin responsabilidad estructural y empezar a concebirla como una estafa propició una sublevación de una parte considerable de la población, un estado de indignación que propició visibilizar la posibilidad de cambio. Una escalada que tuvo diferentes implicaciones en cada ciudad, pero que supuso un antes y un después en los procesos de movilización de masas.

La ocupación de plazas para el debate sobre los problemas de la ciudad, del Estado y del mundo mostró que había otras formas de entender cómo deben ser estos espacios compartidos, otras formas de gestionarlo y de implicarse en la construcción de una ciudad más deseada y habitable. Gracias a este

movimiento, el carácter apartidista o prácticas como el trabajo horizontal en asamblea y la desobediencia civil como forma de protesta, se extendieron más allá de los ámbitos libertarios con los que se suelen relacionar.

Por su parte, el surgimiento de las denominadas «mareas», verde en defensa de la educación o blanca por la sanidad, constituyen claros ejemplos de movimientos sociales que emergen a partir de la voracidad de los procesos de privatización que integra la ciudad capitalista.

La incertidumbre económica actual no ha de ser entendida como un cambio de modelo, sino como una parte del proceso, en estado vegetativo, a la espera de que llegue una nueva primavera. Por eso, ante la incredulidad que produce la mención de antiguos proyectos urbanísticos, otros siguen su curso, más lentamente, adaptándose a las nuevas circunstancias, pero sin un cambio real en la orientación de sus intervenciones ni mucho menos en sus objetivos. Un panorama que hace necesario no dejar de seguir construyendo otras formas de hacer y defender la ciudad.

Caja de herramientas: «Gentrificación no es un nombre de señora»

Left Hand Rotation

El taller *Gentrificación no es un nombre de señora* (titulado *Gentrificação: colonização urbana e instrumentalização da cultura* en los países de lengua portuguesa)[1] surge como respuesta al análisis del papel de la cultura en los procesos de gentrificación.

Entre diciembre de 2010 y junio de 2014 el colectivo Left Hand Rotation impartió el taller de forma gratuita en varias ciudades de cinco países distintos, por orden cronológico: Bilbao, Gijón, São Paulo, Brasilia, Madrid, Valencia, Lisboa, Rotterdam, Bogotá y Barcelona, además de charlas y presentaciones en A Coruña, Shanghái o Cartagena de Indias.

El proceso en todos los casos pasó por una primera fase de análisis del contexto en contacto con agentes locales, una segunda fase de exposición de conceptos, charla teórica y debate, y una última fase de intervención y registro en el espacio urbano o barrio estudiado en cada ciudad.

En un cruce de planteamientos sociales, urbanísticos, antropológicos, económicos y culturales se debatieron temas como el derecho a la ciudad y la necesidad de la organización popular, la importancia de la participación activa y real de la ciudadanía en la construcción de los nuevos espacios urbanos, la urgencia en la creación de modelos de desarrollo alternativos, la estandarización de las áreas centrales y su pérdida de identidad, la responsabilidad crítica de los agentes culturales implicados en la transformación de zonas urbanas revalorizadas, de nuevas formas de apropiación simbólica y física de los

[1] Véase: www.lefthandrotation.com/gentrificacion

espacios, de la espectacularización de la diversidad cultural, la estetización de lo heterogéneo, el decrecimiento como alternativa, la industria del imaginario, la alteración del papel de la cultura, la reducción de la significación colectiva y un largo etcétera.

El proyecto evolucionó en junio de 2012 con CCC: Creative Charlois Control, cambiando el formato taller por una acción/intervención desarrollada en el sur de Rotterdam (Holanda) con la clase creativa como principal temática. A continuación, presentamos una síntesis de algunos de los talleres y de las intervenciones realizados.

Bilbao

Ejemplo paradigmático de la aplicación de los principios de la economía creativa y la ciudad marca, Bilbao inició a finales de los años 90 un proceso de regeneración urbana en el que la «cultura» jugó un importante papel dentro la estrategia de capitalización simbólica de la ciudad, con el Museo Guggenheim como punta de lanza.

El «efecto Guggenheim» llegó a una de las zonas más deterioradas del centro de la ciudad, el barrio de Bilbao La Vieja o San Francisco. El proceso de gentrificación fue claro: originalmente barrio de rentas bajas e inmigración y con un claro abandono por parte del poder público, las nuevas políticas de revalorización de la ciudad convirtieron la zona en un caramelo para el mercado inmobiliario. El barrio San Francisco / Bilbao La Vieja fue elegido como contexto de intervención crítica en el taller *Gentrificación no es un nombre de señora*.

Intervención

Como consecuencia de este primer taller surgió la plataforma de colaboración *Museo de los Desplazados* cuya «acción inaugural» se realizó en colaboración con los participantes y sirvió de homenaje a los desplazados del barrio de Bilbao La Vieja: ficticios antiguos vecinos y habitantes de la zona, que un día se vieron obligados a abandonar el centro de la ciudad, empujados por el proceso de gentrificación. Se utilizaron para ello réplicas de las placas oficiales de la ciudad que señalan lugares/escenarios de la presencia o nacimiento de personajes históricos en el lugar.

Ejemplo. Placa 1. «En esta misma acera transcurrían las horas de Joseba Lasuen, indigente y hombre sin fortuna, antes de que el barrio sufriera un proceso de gentrificación por el cual se vio desplazado a otro lugar».

Figura 11.1. Bilbao.



Fuente: Left Hand Rotation.

Gijón

Los vecinos de Ceares hartos de que Viesques se coma su barrio[2].

Ceares es un barrio de Gijón (Asturias), el segundo más antiguo de la ciudad por detrás de Cimadevilla. El continuo crecimiento del barrio de clase media contiguo, Viesques, con un modelo de urbanismo basado en la urbanización cerrada, empuja los límites físicos y subjetivos del antiguo barrio de Ceares. En el taller nos preguntábamos si este conflicto puede derivar en un proceso de gentrificación de los habitantes de Ceares.

[2] N. M. S., «Los vecinos de Ceares, hartos de que Viesques se "coma" su barrio», *20minutos*, 16 de junio de 2008; disponible online.

La revisión del catastro propuesta por el Ayuntamiento de Gijón aumenta el precio del suelo en Ceares, sobre el que aún se mantienen las antiguas construcciones de vivienda popular, igualando su valor al del nuevo barrio residencial de Viesques, donde las áreas con acceso restringido traen un nuevo modelo de ciudad, de espacio público privatizado y fragmentación, que poco a poco va quebrando la trama social, los vínculos, la memoria y remarcando las diferencias entre clases sociales.

Mapas subjetivos

El territorio es el espacio en el que se enmarcan las vivencias que pertenecen a la memoria colectiva. A la vez, el concepto de barrio es una categoría abstracta de división del espacio, donde los límites son subjetivos, no existen, dependen y varían de persona a persona.

Intentamos percibir esos límites haciendo entrevistas a los vecinos del barrio de Ceares, pidiéndoles que delimitaran su barrio sobre un mapa de Gijón. Las diferentes concepciones del territorio son significativas. El tamaño del barrio dibujado disminuye considerablemente con la edad de la persona que lo realiza.

Figura 11.2. Gijón.



Fuente: Left Hand Rotation.

São Paulo

Brasil sufre en estos momentos las consecuencias de la preparación de varios megaeventos deportivos: el reciente Mundial de Fútbol de 2014 y las Olimpiadas de Río de Janeiro en 2016, que han justificado numerosos proyectos de revitalización y renovación urbana en las grandes ciudades.

El Bairro da Luz, estigmatizado como «cracolandia» por el poder público, resiste a un intento de gentrificación en tentativa desde los años 70. El último capítulo en la historia de la política urbana del centro histórico de São Paulo, la última estrategia, es el exterminio. Bajo el nombre de *Proyecto Nova Luz*, más del 30 % del barrio está amenazado de expropiación y demolición como parte de un plan para transformar la zona y expulsar a sus actuales moradores, aquellos que luchan hoy por afirmar la existencia de ese territorio y de su cultura.

En la jornada práctica del taller impartido se abrieron varios frentes: una acción/intervención informativa realizada con los participantes del taller, bajo el concepto «Memoria Interditada» (o memoria restringida) y el registro de material audiovisual y entrevistas para la elaboración de una pieza documental, titulada *Luz*.

Memoria Interditada

Antecedentes. El *Proyecto Nova Luz* tiene planificadas cinco fases de demolición en los próximos 15 años. El mapa oficial muestra, con una leyenda de colores, qué zonas del barrio serán demolidas en cada una de las fases. El plan de derribo ignora lugares que representan la memoria e historia del barrio e incluye edificios recientemente rehabilitados.

Acción informativa. Realizamos un recorrido por las calles del barrio identificando qué edificios y zonas desaparecerán mediante el plan nova luz, «etiquetándolas» con carteles y adhesivos que advierten del tiempo que a esos lugares les queda en pie, según las fases de demolición y con su color correspondiente: *Isto irá desaparecer dentro de apenas xxx anos*.

Documental *Luz*[3]. Este vídeo pretende dar voz a todos aquellos que luchan por el derecho a la ciudad a través de los testimonios de tres personas implicadas en la resistencia del barrio de la Luz.

3 Accesible en la web www.cartografiadelaciudadcapitalista.net.

Figura 11.3. Sao Paulo.



Fuente: Left Hand Rotation.

Valencia

«Bien de interés cultural VS bien de interés común». El barrio del Cabanyal ha sufrido durante las últimas décadas un abandono absoluto por parte del poder público, provocando una profunda degradación en sus calles, división vecinal y diversos conflictos que no hacen más que facilitar la implantación del plan urbanístico PEPRI, que propone continuar hasta la playa la avenida Blasco Ibáñez, lo que exige la demolición de un 30 % de este antiguo barrio de pescadores, cuyos restos quedarían divididos en dos mitades aisladas,

provocando la paulatina destrucción de un área declarada BIC (Bien de Interés Cultural) y la desaparición del patrimonio, memoria e historia de una comunidad, en nombre del bien común.

El proyecto de prolongación de la avenida se remonta en sus inicios a 1883 y es, seguramente, la obra urbanística más antigua, anacrónica y popularmente discutida de la ciudad de Valencia.

Intervención: Expolio

Irónicamente, la avenida Blasco Ibáñez avanza llevando el nombre de un autor cuyo legado escrito es en gran parte inspirado por el costumbrismo que el Cabanyal representa a nivel de patrimonio vivo. Es por tanto en su nombre que se borrará la memoria de todo aquello que conformó una gran parte de su obra.

Parte 1. Testimonios. Partimos de la obra del escritor valenciano Blasco Ibáñez, cuyos libros (*Cañas y barro*, *La Barraca*, *Flor de Mayo*) se inspiraron en las costumbres y el modo de vida de barrios valencianos como El Cabanyal. En esta primera parte realizamos un «expolio» de decenas de sus obras más conocidas, partiéndolas por la mitad. La acción se completa en las calles del Cabanyal, entregando a sus vecinos las mitades de los libros a la vez que se recogen las respuestas a la pregunta: ¿Qué opina usted de la «obra» de Blasco Ibáñez? Encontrando interesantes reflexiones en la dicotomía planteada entre la «obra literaria» y la «obra urbanística», ambas bajo el nombre del mismo escritor.

Parte 2. Marcapáginas. Intervenimos bibliotecas y librerías de Valencia, situando en la mitad de los libros de Blasco Ibáñez (principalmente los de su etapa de retrato regionalista) un marca páginas con el texto: «Si está a favor del Plan PEPRI rompa este libro por aquí: La división del Cabanyal por parte de la avenida proyectada en el plan urbanístico PEPRI imposibilita la comprensión de su identidad, de igual manera que no puede comprenderse el significado de un libro partido a la mitad».

Parte 3. Fin de la obra. La «obra urbanística» propuesta por el Ayuntamiento de Valencia de prolongar la avenida Blasco Ibáñez hasta el mar supone el fin de la «obra literaria» del propio Blasco Ibáñez. En la acción, marcamos el final de la «obra» en su más amplio sentido de la palabra mediante carteles de gran formato.

Figura 11.4. Valencia.



Fuente: Left Hand Rotation.

Rotterdam

En Rotterdam el proyecto evolucionó a una acción/intervención en el festival *Kunstweekend Charlois 2012*. En la ciudad como espacio de la fábrica expandida, la capacidad de comunicación, la creatividad, la imaginación, la cultura es instrumentalizada en estrategias de revalorización económica de áreas populares, basadas en la proyección de una imagen de zona creativa, que aumente la demanda de residencia por parte de clases acomodadas según los mecanismos del neoliberalismo de mercado.

Charlois es un barrio popular al sur de Rotterdam, que acoge desde hace años a una comunidad artística que prospera gracias a facilidades de residencia para personas del campo de la creatividad. Su permanencia en el barrio es apoyada por el poder público, que al mismo tiempo controla el nivel económico de los futuros residentes, excluyendo del área a las clases más bajas. Zonas del barrio son habitadas enteramente por artistas. Sin embargo, la cesión de esos espacios tiene fecha de caducidad. Cuando los artistas hayan realizado su función de revalorización del barrio se eliminarán los privilegios concedidos a la «clase creativa» y ellos mismos sufrirán la segregación económica.

Intervención: Creative Charlois Control

En el contexto del festival organizado por los artistas del barrio *Kunstweekend Charlois 2012* proponemos una acción de evaluación de riesgo (paso previo necesario en la gestión de riesgos), siendo el riesgo a medir la posible gentrificación del barrio de Charlois.

El riesgo se evalúa partiendo de las características sociales y económicas del barrio, mediante la medición de los dos parámetros variables que lo determinan: la concentración de clase creativa en el espacio físico y la acumulación de capital simbólico en el espacio subjetivo de percepción colectiva del barrio.

Trabajadores de la empresa de mediciones socio-ambientales Creative Charlois Control, llevaron a cabo mediciones del porcentaje de Clase Creativa y su correspondiente índice de acumulación de Capital Simbólico en zonas estratégicas del barrio, catalogando los espacios en tres niveles de riesgo de gentrificación.

Figura 11.5. Rotterdam.



Fuente: Left Hand Rotation.

El Museo de los Desplazados[4]

El Museo de los Desplazados es una plataforma de colaboración que surge como propuesta de trabajo colectivo en el primer taller *Gentrificación no es un nombre de señora*, impartido en Bilbao.

Morir de éxito

Altos niveles de capital simbólico acumulados en una misma área favorecen la llegada de inversión privada y la demanda de residencia por parte de clases acomodadas, con el consiguiente aumento del riesgo de gentrificación.

La instrumentalización que de la cultura se hace a favor de estos procesos de alteración de la composición social desarticula la mayoría de las propuestas críticas que se formulan desde la acción artística, fagocitándolas intereses inmobiliarios, empresariales, financieros...

La gentrificación afecta especialmente a la memoria colectiva barrial, imposibilitando la reconstrucción del pasado y provocando la pérdida de la identidad local. Los desplazados son los afectados últimos por el proceso de gentrificación.

Glocalización

Entendemos que la gentrificación es un objetivo de las administraciones públicas locales en relación con una política de desarrollo urbano global cuya finalidad es la implantación de las denominadas «ciudades marca».

No hay dos procesos de gentrificación iguales en su desarrollo. Proponemos trabajar desde lo local, desde la especificidad que estos procesos alcanzan en cada contexto, para identificar las herramientas que cada comunidad genera para abordar el conflicto global.

Archivo de subjetividades

Identificamos la forma de archivo, previa renuncia a la aspiración de definición totalitaria de los elementos y tipologías desplazadas, como herramienta de acercamiento y empatía hacia todo aquello que se pierde en procesos que, como el de la gentrificación, suponen la creación de espacios excluyentes y de segregación

4 Véase www.museodelosdesplazados.com

social. Frente a la creación de comunidades cerradas, proponemos el Museo de los Desplazados como una plataforma abierta, incompleta, en continuo proceso de desarrollo y necesariamente colectiva. Es en esa colectividad también donde decidir si es este un archivo de lo que hay que olvidar o recuperar.

El Museo de los Desplazados cuenta a día de hoy con más de 70 colaboraciones que registran casos de gentrificación en una veintena de países del mundo. De igual forma, la plataforma alimenta un archivo de documentación teórica que recoge información general sobre la gentrificación, artículos sobre casos concretos, bibliografía, cine y documental y todo tipo de referencias y links.

Plataforma de colaboración

El Museo de los Desplazados se crea con la participación de colaboradores locales que con sus registros dan forma a este contenedor. El valor único de la plataforma son las experiencias personales e irregistrables que cada colaborador adquiere en el proceso.

Cada ciudad o área desarrolla sus líneas propias y específicas y conserva la autonomía de llegar a sus propias conclusiones durante el proceso de registro.

Proponemos trabajar desde la interrelación con las personas potencialmente en peligro de ser desplazados por procesos de gentrificación, mediante acciones que impliquen la documentación de las transformaciones y/o dl acercamiento de la información a esas personas.



Figura 11.6. Museo de los desplazados.

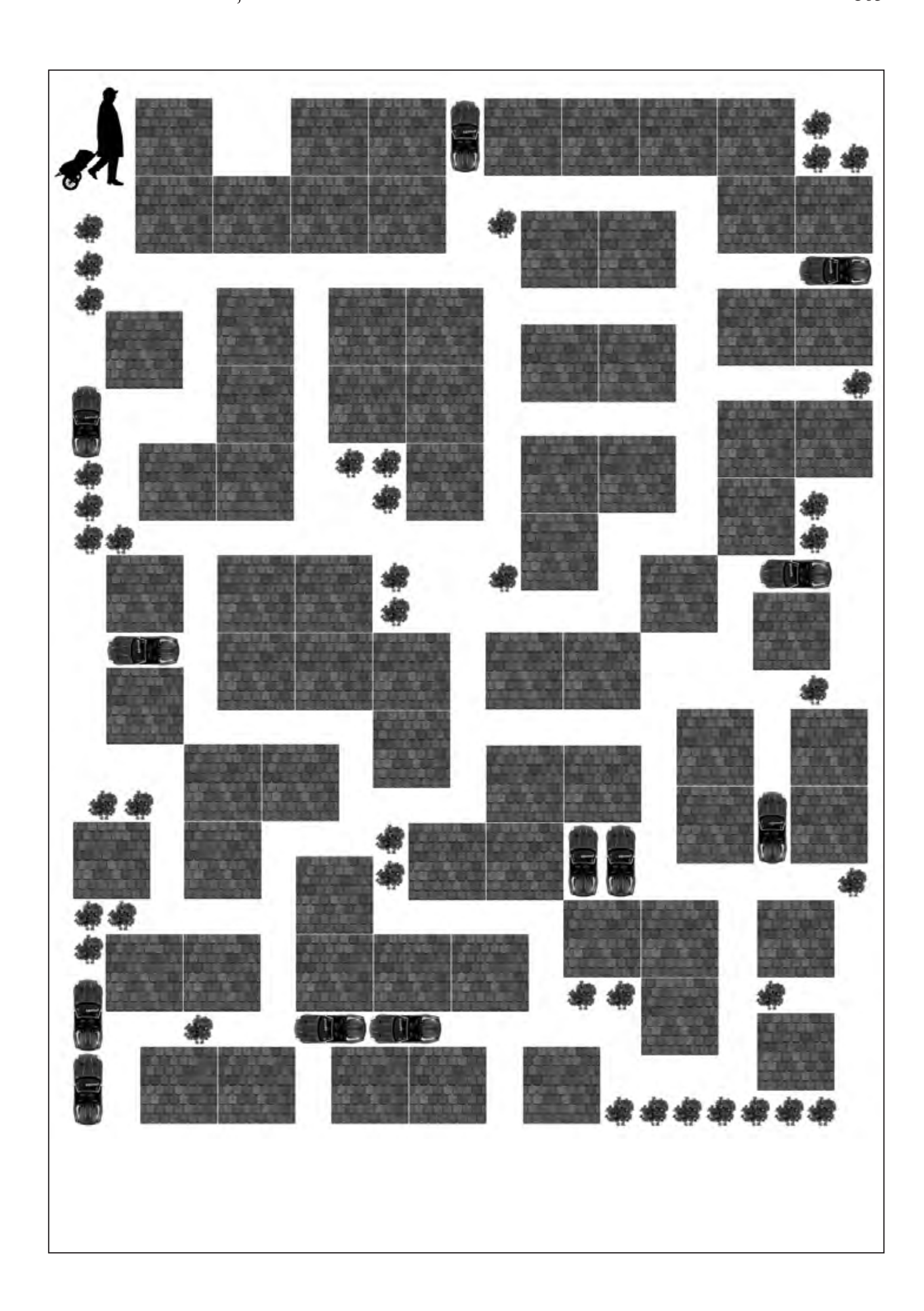


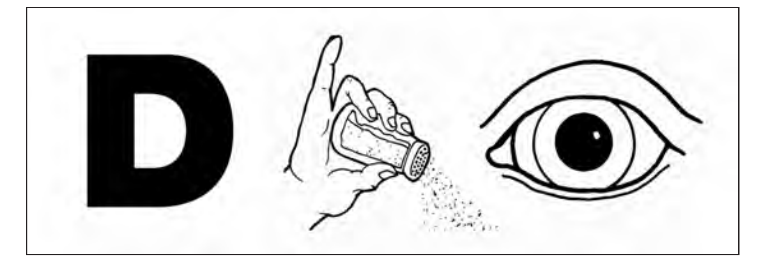
Fuente: Left Hand Rotation.

Pasatiempos.

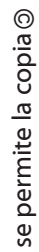








S	F	I	S	E	S	T	U	N	S	B	C	I	O	N	Z	E	A
E	D	S	U	Y	L	S	J	Q	U	I	A	S	Z	T	R	S	B
N	S	B	O	W	S	I	A	L	S	O	B	S	U	P	E	S	U
N	S	S	S	L	I	S	T	S	C	F	S	Y	K	S	V	C	R
O	W	H	I	T	E	P	A	I	N	T	I	N	G	Z	I	S	G
B	Y	B	E	S	V	Y	S	S	Z	S	J	U	S	Q	T	A	U
P	F	H	R	S	O	S	D	Z	S	A	S	D	A	S	A	R	E
R	I	S	E	O	S	Y	A	S	T	S	C	R	Ñ	S	L	A	S
C	R	O	S	J	W	U	S	I	E	S	A	I	S	A	I	Y	A
O	T	S	Ñ	B	S	N	W	F	S	G	B	S	O	S	Z	L	M
G	N	E	S	A	J	O	S	X	S	S	S	S	S	N	A	O	I
S	E	S	S	O	Q	K	S	T	S	U	E	S	M	S	C	L	E
T	G	E	B	A	R	C	E	L	O	N	I	Z	A	C	I	O	N
O	B	T	U	P	D	T	C	T	T	N	T	T	T	J	O	V	T
R	N	V	E	N	N	O	B	L	E	C	I	M	I	E	N	T	O
E	T	U	H	B	D	U	T	B	H	A	T	N	R	D	A	B	T
Ñ	O	H	X	V	E	N	T	O	B	T	L	E	G	H	S	G	A



Este libro ha sido publicado con una campaña de crowdfunding albergada en la plataforma Goteo.org, un equipo multidisciplinar que desarrolla herramientas y servicios de co-creación y financiación colectiva, al que queremos expresar nuestro más sincero agradecimiento por su profesionalidad y lo bien que nos han cuidado.

Así mismo, unas gracias muy sentidas a la artista Rosa Tortosa, por el diseño e ilustración de la cubierta, así como por compartir su obra en las serigrafías de los retornos de esta campaña.

Un libro colectivo «por dentro y también por fuera» gracias a quienes de una u otra manera han apostado porque esta Cartografía de la ciudad capitalista sea una realidad (la gente de Traficantes de Sueños por sus labores de edición, maquetación, diseño y distribución; nuestra compañera Ari por su atención a la coordinación de la campaña, diseño web, revisión y apoyo, las autoras y autores por sus reflexiones, prácticas y saberes…) y, cómo no, a todas las personas cofinanciadoras:

Adriá Serrano Martínez
Agustín Cócola Gant
Alberto Ávila
Alejandro Fernández Palicio
Alfonsina Galipienso
Alfonso Vázquez Cortizo
Álvaro Briales Canseco
Álvaro Castro Sánchez
Álvaro García García
Amelia Carbajo Villafañe
Ana Ávila Cantos
Ana Carda Núñez
Ana Méndez de Andés
Ana García Calvo
Ana García-Avello Méndez
Ana I. Planet Contreras
Ana Martínez Rodero
anónimo (1)
anónimo (2)
anónimo (3)
Antonio Collados Alcaide
Antonio J. Ramírez Melgarejo
Antonio Pérez Ayala
Antonio Roldán Delage
Araceli Gómez castro
Arnau López Espinosa
Asociación Cultural El Arrabal de San Miguel
ATTAC Mallorca
Beatriz Castillo Cepero
Beatriz Martins Orozco
Bernat Ferrer
Carmen Lozano Bright
Carmen Pascual
Catalina Bergas Pujadas
Cesar Moreno Piñol
Claudio Bottazzoli
Concepción Cota Aranda
cpccavafis
David Hervías Gómez
David Hidalgo Noguero
Débora Ávila Cantos
De Mar y Huerto
Eduardo Serrano Muñoz
Emilio Gómez Barroso
Encarna Esperón López

Ernesto de Bustos
Estefanía Cibeira Arias
Esther García García
Eva Peñas
Fernando Franco
Fernando García Quero
Francisco Donaire Sánchez
Gabriel Jiménez Peña
Guille
Guiomar
Héctor Rojo Letón
Henrique Pererira
Ibán Díaz Parra
Ignacio Cardiel Ferrero
Ingrid Bertomeu
Irene Arana González
Isabel M. Cutillas Fernández
Israel García-Calderón Pavón
Iván Murray Mas
Jaime Jover Báez
Javier Gómez
Javier Pedro Cortijo Pardo
Javier Domínguez
Javier Martín Jaramillo
Javier Ruipérez
Jesús Sánchez Raposo
Jimbo
Jorge Muñoz Muñoz
José Juan Martínez de la Torre
José Luis García Gascón
José Mansilla (OACU)
José María López Medina
José Robles
Juan
Juan Antonio Sánchez Cerpa
Juan Antonio Sánchez Jaime
Juan Carlos Capelo González
Juan Rodríguez Medela
Julia Bolívar
jx2
Lara Francisca Portolés Argüelles
Laura Llera Arnanz
Laura Tejado Montero
Leonor Rodríguez Martínez
Lola Martínez Fornons
Lorena Garrón Rincón
Luca Sebastiani
Luis Berraquero Díaz
Luis Rodríguez
Luiza Botelho Lima
Macià Blázquez Salom
Manuel Ángel González Fustegueras
Manuel López Rubio
Manuel Maroto
Manuel Cendán
Mar Ruiz Martínez
Marc Morell
María Gertrudis Márquez Sánchez
María José Caballero
María Corral Bermejo
María del Pilar Barceló
María Huerga Contreras
María Isabel Fernández Díez
María Román López
Mariana Relli Ugartamendía
Marina Lora Chapela
Mario Pinto
Marta Pérez Pérez
Marta Gil Mañá
Miguel Á. Mena García
Miguel Blanco Arenas
Miguel Ángel Alzamora Domínguez
Miguel González
Miquel Ángel Ballester Salas
Miriam Zaitegui Pérez
Natalia, Pedrito y Pedro Oliver
Óscar Salguero Montaño
Pablo Barreda Ángeles
Paco Segura
Paco Ortega Ruiz

Paqui Nadal
Pedro
Pedro López López
Raquel Pérez Castaño
Rocío Fajardo Fernández
Rodrigo Guntiñas Hernández
Rosa Sánchez Corpa
Ro Zío
Rut López
Salvador Salazar Pérez
Santiago López Rojo
Sergio Ariza Segovia
Sergio García García
Silvia Lévy Lazcano
Stoyanka Andreeva Eneva
Susana Sarrión García
Tusta Aguilar
Valeriano López Domínguez
Vicent Bellver Loizaga
Victoria Tarrío Gómez